

## Nr 341.

Godkänd av första kammaren den 18 juni 1919.

Godkänd av andra kammaren den 18 juni 1919.

### *Riksdagens skrivelse till Konungen angående omarbetning av gällande järnvägstrafikstadga.*

(Första kammarens andra tillfälliga utskotts utlåtande nr 26).

(Andra kammarens tredje tillfälliga utskotts utlåtande nr 11).

### Till Konungen.

Uti en inom riksdagen väckt motion har framhållits behovet därav att en omarbetning av järnvägstrafikstadgans bestämmelser snarast möjligt företoges ävensom att representanter för handel och industri sattes i tillfälle att därvid deltaga.

Över ifrågavarande motion hava två särskilda utlåtanden avgivits av järnvägsstyrelsen, varjämte yttranden i ämnet inhämtats från fullmäktige i järnvägskontoret, svenska järnvägsföreningen, Sveriges allmänna exportförening, Sveriges industriförbund samt Sveriges allmänna lantbrukssällskap, vilka samtliga utlåtanden och yttranden äro bilagda andra kammarens tredje tillfälliga utskotts utlåtande nr 11 i ärendet.

Härförutom hava samtliga handelskamrar i riket till vederbörande riksdagsutskott inkommit med yttranden över motionen.

Nu gällande järnvägstrafikstadga, vartill förslag avgivits av järnvägsstyrelsen, fastställdes av Eders Kungl. Maj:t den 24 januari 1914; och gälla, därest icke Eders Kungl. Maj:t i fråga om viss järnväg annorlunda förordnar bestämmelserna däri till efterrättelse för transporter å samtliga för allmän trafik öppnade järnvägar. I fråga om transporter i trafik med utlandet samt för statsverkets räkning äger emellertid stadgan giltighet endast i den mån dylika transporter icke regleras genom särskilda för dessamma utfärdade föreskrifter. Varje järnvägsförvaltning äger meddela sådana tillägsbestämmelser till stadgan, som i fråga om trafiken å järn-

vägen kunna finnas erforderliga för att fullständiga eller närmare utveckla stadgans föreskrifter.

Till en början vill riksdagen i anledning av de anmärkningar, motionären gjort beträffande gällande järnvägstrafikstadga, framhålla, att en närmare granskning av järnvägstrafikstadgan torde giva till resultat, att genom densamma på ett i stort sett lyckligt sätt realiserats järnvägsstyrelsens ledande tanke vid förslaget utarbetande, nämligen att de rättigheter och skyldigheter såväl på järnvägarnas som på trafikanternas sida, vilka kunde anses vara av större betydelse eller ifråga om vilka förhållandet emellan järnvägarna och trafikanterna kunde anses vara av mera ömtålig art, borde finnas intagna i stadgan och därigenom erhålla stadfästelse av Eders Kungl. Maj:t.

Riktigheten av den sålunda tillämpade principen finner riksdagen vara obestriddig, och vad beträffar de synpunkter, som varit ledande vid uppdragandet av de angivna gränserna emellan vad som borde inflyta i stadgan och det, som kunde regleras genom tilläggsbestämmelser, vill riksdagen hänvisa till vad järnvägsstyrelsen härom anfört i samband med stadgeförslagets överlämnande till Eders Kungl. Maj:t.

Den kritik av järnvägsstadgans bestämmelser, som innefattas uti förevarande motion, avser huvudsakligen två grupper av föreskrifter, nämligen dem, vilka reglera järnvägens ansvarsskyldighet gent emot godsbefraktarna med avseende å bortkommet eller förstört gods, samt de bestämmelser, som fastställa den procedur, varigenom i särskilda fall nämnda ansvarsskyldighet regleras (skiljedomsförfarandet).

Vad beträffar motionärens anmärkning emot det sätt, varpå genom stadgans bestämmelser järnvägens ansvarsskyldighet för transporterat gods gentemot befraktaren reglerats, så anser sig riksdagen för bedömande av förevarande fråga till en början böra lämna en kortfattad redogörelse för trafikstadgans innehåll härutinnan.

Den allmänna regeln för järnvägens ansvarighet för förlust, minskning eller skada innefattas uti 80 §, där det fastslås, att järnvägen är ansvarig för den skada, som under tiden från godsets mottagande till befordring, till dess detsamma utlämnats eller järnvägen jämlikt stadgans bestämmelser härom upplagt godset till förvaring, uppstår till följd av att godset gått helt och hållet förlorat, minskats eller skadats, såvida icke järnvägen förmår bevisa, att skadan uppstått genom den befogandeberättigades vållande eller till följd av något förfogande av honom, som icke föranletts av någon försummelse av järnvägen, eller på grund av godsets naturliga beskaffenhet i synnerhet genom inre förstöring, genom avdunstning eller bortdamning eller genom vanligt läckage eller genom »händelse av högre hand» (vis

major, »force majeure»). Ut i 81 § hava angivits vissa inskränkningar i järnvägens ansvarighet i fall av särskild risk.

Sålunda föreskrives ut i samma paragrafs moment 1 b), att järnvägen icke ansvarar för sådant gods, som, oaktat dess naturliga beskaffenhet kräver emballage till skydd mot förlust, minskning eller skada under transporten, blivit enligt avsändarens i fraktsedeln införda förklaring inlämnat utan eller med ofullständigt eller bristfälligt emballage, för så vitt skadan är att tillskriva frånvaron av emballage eller emballagets ofullständighet eller bristfällighet; samt ut i moment 1 d), att järnvägen ej heller ansvarar för sådant gods, som på grund av sin naturliga beskaffenhet är särskilt utsatt för faran att helt eller delvis gå förlorat eller skadas, i synnerhet genom att bräckas, rosta, ruttna, frysa, jäsa, smälta, avdunsta, i mindre vanlig grad läcka, hoptorka, avdamma eller självantändas, för så vitt skadan är att tillskriva denna godsets beskaffenhet.

Vidare meddelas ut i moment 2 och 3 av samma § följande bestämmelser:

2. Om inträffad skada, efter för handen varande omständigheter att döma, kan tillskrivas en viss av de i denna paragraf omnämnda orsaker, så antages, intill dess motsatsen bevisas, att skadan härrör av denna orsak.

3. Järnvägen kan icke på grund av denna § befrias från ansvar för skada, om det visas, att järnvägens förvaltning eller betjäning genom vållande medverkat till skadan.

Vidare innehåller § 62 i trafikstadgan under moment 1 och 2 följande stadganden:

1. Såvida godset är av beskaffenhet att under den tid, detsamma befinner sig i järnvägens vård, fordra emballage till skydd mot förlust, minskning eller skada, åligger det avsändaren att härom träffa behörig anstalt.

2. Har avsändaren icke uppfyllt denna skyldighet, äger järnvägen — såvida den icke vägrar mottaga godset — rättighet fordra, att avsändaren eller å hans vägnar hans bud å fraktsedeln erkänner, att emballage saknas eller är otillräckligt eller bristfälligt, med angivande i senare fallet, vari otillräckligheten eller bristfälligheten består.

Ovan återgivna delar av trafikstadgan hava redan ut i en i november 1916 av Skånes handels-, industri- och sjöfartskammare till järnvägsstyrelsen avlåten skrivelse gjorts till föremål för en kritisk granskning. Då de av handelskammaren sålunda framhållna synpunkter synas väsentligen sammanfalla med dem, varför motionären i denna del gjort sig till tolk, samt kammarens framställning torde lämna en klar överblick av de betänkligheter, som inom handels- och industrikretsar kunna vara tillfin-

nandes beträffande ifrågavarande bestämmelser i stadgan, har riksdagen ansett det vara på sin plats att här återgiva det huvudsakliga innehållet av kammarens ovannämnda skrivelse. Kammaren yttrade däri:

»Bland de skyldigheter, som genom ett fraktavtal åläggas fraktföraren, ter sig såsom en av de betydelsefullaste plikten att om godset taga sådan vård, att detsamma under forslandet icke lider skada. Från denna skyldighet att svara för det anförtrödda godset torde i princip fraktföraren endast böra befrias, då skadan orsakas av förhållanden, som antingen innebära händelser av högre hand eller ock äro att direkt härleda ur transportmedlets naturliga beskaffenhet att medföra en viss, ofrånkomlig skaderisk.

I fråga om transport å järnväg föranleder sistnämnda omständighet, att järnvägens ansvar för skada å gods av ömtåligt slag icke rimligen kan inträda, förr än avsändaren genom godsets emballering vidtagit sådan åtgärd, att denna risk upphört. Underlåtes detta av avsändaren bör härigenom uppkommande skada bäras av avsändaren, själv. Lika uppenbart synes det vara, att all den skada, som trots vidtagande av denna åtgärd därefter kan uppstå och icke är genom händelse av högre hand (*force majeure*), orsakad, bör bäras av järnvägen.

Dessa grundregler torde strängt böra följas, då det gäller att finna det riktiga avgörandet av frågan, när under fraktavtalets fullgörande den ene kontrahenten har visat tillräcklig aktsamhet för att kunna fordra, att ansvaret för den skada, som det oaktat timar, bör drabba medkontrahenten.

Minst lika viktigt som fasthållandet vid nämnda ansvarsfördelning är emellertid även i fråga om befordran av gods en rättvis och förnuftig fördelning av bevisskyldigheten, då det gäller att fastslå den orsak, som i det särskilda fallet föranlett skadan. I fraktavtalets egen natur ligger, att avsändaren under bortfraktningen i allmänhet är berövad varje möjlighet att efterse godset eller den behandling det röner och sålunda även att vid inträffad skada förebringa bevis om anledningen till densamma. Är vid överlämnande till fraktföraren godset utan fel och i fall av behov genom emballage skyddat emot fara för den normala transportrisken, bör, därest godset framkommer skadat, det åligga fraktföraren att ersätta denna skada eller ock bevisa, att densamma orsakats genom händelse av högre hand eller av godsets egen beskaffenhet och i varje fall utan vållande från fraktförarens eller hans personals sida.

---

Avgörandet av frågan, huruvida gods är av beskaffenhet att fordra emballage till skydd mot skada ligger sålunda författningsenligt hos järnvägen, som även, därest den finner detta vara fallet, men godset likväl saknar eller är försett med ett enligt järnvägens förmenande bristfälligt eller ofullständigt emballage, äger rätt fordra avsändarens erkännande härom på fraktsedeln. I och för sig torde intet vara att erinra däremot, att då gods, som otvivelaktigt är av beskaffenhet att till skydd emot normal transportrisk kräva omsorgsfull emballering, likväl är ofullständigt eller bristfälligt inpackat, järnvägen till sitt fredande från ansvar för på dylik grund uppkommen skada fordrar avsändarens erkännande om de faktiska emballeringsförhållandena. Då emellertid åt ett dylikt erkännande genom stadgandet i § 81 mom. 2 skänkts den betydelse, att genom detsamma bevisskyldigheten för skadans uppkomst genom annan orsak än emballagets bristfällighet praktiskt taget kommer att helt åvila avsändaren, är härmed för järnvägen utan tvivel skapad en särskild anledning, att vid tillämpningen av de ovan återgivna bestämmelserna i § 62 förfara strängare, än vad med hänsyn till trafikantens rättmätiga intresse är förenligt.

Fasthålles den princip, som ovan gjorts gällande, eller att järnvägen bör befrias från ansvaret för skada, uppkommen på grund av transportmedlets egen naturliga beskaffenhet, men därutöver stå för skada, åstadkommen genom vårdslöshet vid i-, om- och urlastning av godset, vid vagnsväxling och dylikt, är det uppenbart, att järnvägen av avsändaren endast äger rätt kräva sådan emballering, som erfordras till skydd emot förstnämnda skaderisk.

För avsändaren är det påtagligen av det största intresse, att hans rätt emot järnvägen i nämnda hänseende icke kränkes. För att möta den normala risk, för vilken avsändaren bör bära skadan, erfordras beträffande en mångfald gods av skilda slag synnerligen primitiv emballering, förenad med ringa kostnad för avsändaren. Beträffande annat gods, exempelvis grövre ler- eller gjutgods, tarvas ofta i samma syfte icke något som helst emballage. Skall däremot gods, varom här är fråga, transporteras utan någon risk för skada överhuvud, erfordras givetvis en solid och dyrbar förpackning, vars kostnad säkerligen i en mängd tänkbara fall icke under några omständigheter kan av godset bäras. I dylika fall, ävensom då svåremballerat gods är av den välkänd ömtåliga beskaffenhet, att dess transporterande oemballerat innebär en ändamålsenlig maning till varsamt handhavande, synes det fullkomligt obilligt, att järnvägen, för att skydda sig emot ansvaret för en skada, som rättvisligen av järnvägen själv bör bäras, skall äga rätt av trafikanten kräva en kostsam emballering till undvikande av denna skada, vid äventyr av tvång till erkännande om otillfredsställande emballage, ett erkännande ägnat att i händelse av inträffad skada betaga trafikanten all rätt till ersättning.

Handelskammaren har erhållit ett flertal bevis därpå, att förhållandena i verkligheten gestaltat sig så som nyss angivits. För att undvika en emballagekostnad, som icke stått i rimligt förhållande till godsets värde, hava avsändare — med på långvarig erfarenhet grundad övertygelse, att det emballeringssätt, som använts varit ägnat till effektiv skydd emot normal transportrisk — nödgats genom erkännande om »ofullständigt emballage» avsäga sig möjligheten att av järnvägen utfå ersättning för skada, som därefter inträffat, varefter jämväl från järnvägens sida, under hänvisning till erkännandet, skadestånd förvägrats med den ytterligare motivering, att järnvägens undersökning icke givit vid handen, att godset under transporten varit utsatt för ovarsam behandling. Även med god vilja från vederbörande järnvägsförvaltnings sida torde det av naturliga skäl möta svårigheter att i det enskilda fallet fastslå skadans orsak, vilken kan vara att söka än i en efteråt svårbedömlig vårdslöshet vid vagnsväxling (exempelvis genom såkallad knuffning), än uti bristande omsorg vid lastning eller lossning, därvid knappast kan förutsättas villighet hos den försumlige att giva sig till känna. I varje fall är det emellertid självfallet än omöjligare för trafikanten att finna bevismedel till styrkande av skadans orsak.

Det vill sålunda synas, som om från järnvägarnes sida bestämmelserna i § 62 mom. 2 trafikstadgan — på senare tid i än större utsträckning än tidigare — kommit att utnyttjas i syfte att utan påtagligt fog generellt begränsa skadeståndsskyldigheten emot trafikanterna, något som tydligen icke med dessa för ett inskränkt tillämplighetsområde avsedda undantagsbestämmelser varis avsett.

Handelskammaren håller det nämligen för fullkomligt uteslutet, att trafikanterna inom affärsvärlden, som väl känna de svårigheter och den omfång, varmed ersättningskrav i allmänhet gent emot järnvägarne äro förbundna, avsiktligt skulle underlåta de emballeringsåtgärder de på grund av ingående kännedom om sitt gods finna erforderliga för dess skyddande emot normal transportrisk.

Å andra sidan vill handelskammaren icke underlåta att framhålla, hurusom handelskammaren vunnit en alltmera stadgad erfarenhet därom, att i all synnerhet vid större järnvägsstationer, där livligare trafik råder, handhavandet av gods från järnvägspersonalens sida ofta försiggår med en vårdslöshet, som icke är förenlig med trafikantens berättigade intresse av normal aktsamhet om hans egendom. Det antagandet ligger då icke heller fjärran, att dessa förhållanden, om vilka rimligtvis icke järnvägsförvaltningarna kunna sakna kännedom, föranlett den bekvämligare anordningen att gent emot trafikanterna skärpa kravet på emballering av gods, oavsett att trafik-säkerheten rationellare och utan restriktioner emot godsavsändarne kunna tillgodoses medelst rent disciplinära åtgärder gent emot järnvägspersonalen.

Beträffande övriga i § 81 givna undantagsbestämmelser i fråga om järnvägs ansvarighet för skada å gods har även stadgandet under mom. 1 d), jämfört med bestämmelsen under mom. 2, givit anledning till åtskilliga klagomål från trafikanternas sida. Drabbar skada nämligen sådant gods, som »av sin naturliga beskaffenhet är särskilt utsatt för faran att helt eller delvis gå förlorat eller skadas» genom bräckage, är i betraktande av vad ovan anförts om svårigheten för avsändaren att bevisa förloppet av en under transporten inträffad skada ävensom med hänsyn till bestämmelsen under mom. 2 givetvis i allmänhet trafikanten urständsat att gentemot järnvägen få någon rätt, och detta även för det fall, att godset emballerats på ett sätt, som för en omsorgsfull avsändare tett sig fullt ändamålsenligt och som icke heller från järnvägens sida föranlett sådan reservationsåtgärd, som i § 62 mom. 2 omförmäles. I sistnämnda fall te sig i all synnerhet obilliga föreskrifterna i § 81 mom. 2 och 3 angående avsändarens bevisskyldighet ifråga om vållande från järnvägsbetjäningens sida.

Den kännbaraste olägenheten av dessa stadganden torde beträffande det såsom bräckligt betecknade godset ligga i tänjbarheten av begreppet bräcklig. Uppenbarligen bör emellertid till befrielse från ansvarsskyldighet vid inträffad skada å sådant gods järnvägen — i överensstämmelse med vad ovan framhållits — endast kunna åberopa en så hög grad av bräcklighet hos godset, att enbart transportmedlets naturliga beskaffenhet är ägnad framkalla bräckage. Att bestämmelsen emellertid icke så tillämpas, har för handelskammaren styrkts genom åberopande av rättsfall, då krav emot järnväg på ersättning för skada å exempelvis så motståndskraftigt om ock i viss mån bräckligt gods som grova lergodsror och järnspisar blivit ogillade, oaktat det för envar sakkunnig torde stå tämligen klart, att sådant gods med tillbörlig omsorg från järnvägspersonalens sida ifråga om lastning, lossning vagusväxling o. dyl. utan olägenhet borde kunna tåla övrig normal transportrisk.

Med det ovan anförda har handelskammaren velat påvisa, hurusom samtliga de nämnda författningsbestämmelserna äro ägnade att möjliggöra ett betänkligt avsteg från den princip ifråga om fördelningen av ansvaret för skada å gods, som bör ligga till grund för rättsförhållandet mellan järnvägen och avsändaren.

Då bestämmelserna i § 62 trafikstadgan emellertid alltjämt hava sitt givna tillämplighetsområde, torde rättelse här endast kunna vinnas genom en följdriktig inskränkt tillämpning av densamma, något varom måhända ett stadgande i författningstexten lämpligen kunde giva en erinran.

I fråga om de bestämmelser i § 81, vilka ovan underkastats granskning, har handelskammaren redan allmänt angivit riktlinjerna för den reform, som från trafiksynpunkt ter sig önskvärd. Handelskammaren tilltror sig icke att framlägga något detaljerat förslag till ändrad lydelse av författningsrummet i fråga, men vill likväl såsom lagstiftningsåtgärder, ägnade att i någon mån avhjälpa de påvisade missförhållandena,

angiva dels uteslutande ur mom. 1 d) av orden »att bräckas», dels ock utbytande under mom. 3 av ordet »visas» emot orden »göres sannolikt».

Handelskammaren hemställer sålunda, att kungl. järnvägsstyrelsen snarast måtte verkställa den utredning och framlägga de förslag till förändrade bestämmelser i järnvägstrafikstadgan, som för vinnande av syftet med förestående framställning äro av nöden».

Av den nu återgivna framställningen framgår, att en del av ansvarighetsbestämmelserna, varemot trafikanternas klander i första hand riktas, är stadgandet i 81 § 2 momentet. Detta moment innehåller en allmän bevisregel till järnvägens fördel. Enligt denna regel åligger nämligen bevisskyldigheten för de förhållanden, som upphäva den i 81 § stadgade inskränkning i järnvägens ansvarighet, trafikanten. Om sålunda exempelvis bräckskada uppstått å gods, som på grund av sin naturliga beskaffenhet är särskilt utsatt för fara att bräckas, måste trafikanten, för att härför vara berättigad till ersättning av järnvägen, föra bevisning därom, att skadan icke skett till följd av godsets omförmälda beskaffenhet, eller med andra ord därom att skadan vållats av järnvägens personal eller uppstått till följd av annat förhållande, varför järnvägen enligt 80 § bär ansvaret.

Frågan om bevisskyldigheten rörande nu berörda förhållanden har av järnvägsstyrelsen behandlats vid förslaget till trafikstadga överlämnande till Eders Kungl. Maj:t. Styrelsen yttrade då härutinnan bland annat följande.

»Skillnaden mellan de båda huvudparagraferna ligger egentligen i bevisskyldigheten. § 80 uttalar den allmänna satsen om järnvägens ansvarsskyldighet, men anför därjämte vissa grunder för befrielse från ansvar. Angående dessa befrielsegrunder stadgar paragrafen att, om järnvägen vill till sin förmån åberopa någon av den, det är järnvägens sak att bevisa dess tillvaro. I § 81 uppräknas också vissa grunder för befrielse från ansvar, men ifråga om dessa grunder kastas bevisskyldigheten om, vilket framgår av mom. 2. Uti de i § 81 nämnda fall är det således trafikantens sak att bevisa, att skadan icke beror på de i § omförmälda orsaker, varvid dock är att märka, att, även om omständigheterna skulle giva vid handen, att skadan är att tillskriva någon av dessa orsaker, järnvägen enligt mom. 3 icke äger åberopa denna orsak såsom befrielsegrund, därest trafikanten kan bevisa, att skadan förorsakats genom järnvägspersonalens försummelse eller vårdslöshet. Denna omkastning av bevisskyldigheten synes styrelsen överensstämma med i Sverige gällande rättsgrundsatser».

För sin del finner riksdagen tillräckliga skäl icke hava förebragts för ett frångående av den princip, som uttalats uti 81 paragrafens andra moment. Riksdagen vill i detta avseende även hänvisa till det förhållandet,

att trafikstadgans bestämmelser grunda sig å ett internationellt fördrag, vilket utarbetats på grundvalen av en vidsträckt teoretisk och praktisk erfarenhet, samt att vid förarbetena till stadgan hänsyn tagits till den i Tyskland då pågående omarbetning av där gällande trafikstadga, vid vilken omarbetning, enligt vad järnvägsstyrelsen uppgivit, den tyska handels och industriens målsmän varit i tillfälle att göra sina synpunkter gällande.

Såsom i förevarande hänseende anmärkningsvärt må även nämnas, att, då i Finland i början av innevarande år framlagts förslag till trafikstadga för Finlands järnvägar, detta förslag — vilket jämväl i övrigt anslutar sig till den i Sverige gällande trafikstadgan — beträffande ersättningsskyldigheten allenast med en del förändringar av redaktionell natur upptager samma bestämmelser, jämväl i fråga om bevisskyldigheten, som den svenska stadgan. Det finska förslaget har i Finland betecknats såsom ett lyckligt och fullt modernt sätt för hithörande frågors reglering.

Att såsom gjorts gällande den ifrågavarande principen beträffande bevisskyldigheten för inträffad skada å gods, som transporterats å järnväg, skulle vara stridande emot gängse svensk rättsåskådning kan riksdagen så mycket mindre medgiva, som riksdagen måste finna det vara med rättvisa och billighet överensstämmande, att järnvägens ansvarighet i någon mån inskränkes i fråga om transporter, som järnvägen är skyldig åtaga sig, men som till följd av godsets beskaffenhet eller sättet för godstransporten i och för sig medföra en ökad risk för uppkomsten av ersättningskrav gentemot järnvägen.

Bortsett från den principiella sidan av saken torde emellertid betydelsen av den gällande bevisregeln vara huvudsakligen beroende av den tolkning, varför denna regel i praktiken bliver föremål.

Järnvägsstyrelsen har med avseende härå framhållit, att, såvitt trafikantens upplysningar eller järnvägens undersökning gäve vid handen, att skadan icke läte sig hänföra till de i paragrafen omnämnda orsakerna, järnvägen åtog sig ansvaret, men har styrelsen härvid tillagt, att då paragrafens ordalydelse skulle kunna giva intryck av att bindande bevisning borde förebringas, styrelsen för sin del icke hade något emot, att ordalydelsen ändrades till närmare överensstämmelse med den tolkning, som från trafikantsynpunkt önskades åt uttrycken ifråga.

Som exempel på den uttalade uppfattningen att en godsbefraktare i regel skall förebringa bevis för att järnvägens påståenden äro oriktiga, under det att han själv i en del fall icke ens genom bevis får styrka riktigheten av sina egna uppgifter, har motionären vidare anført, att för sådant gods, som lastas av befraktaren, den vikt, som fastställts av järnvägen, vore bindande gent emot trafikanten, därest denne icke förmådde visa



att järnvägens uppgift härom vore oriktig, under det att i de fall, befraktaren själv vägt godset och uppgivit dess vikt, detta, enligt den av statens järnvägar tillämpade tolkningen, icke utgjorde något bevis mot järnvägen, även om han kunde styrka uppgiftens riktighet, ett missförhållande, som ökades därigenom, att trafikanten icke hade rätt att påfordra, att hans uppgift i fraktsedeln om godsets vikt kontrollerades av järnvägen.

Järnvägsstyrelsen har häremot åberopat innehållet i 61 § 2 och 3 momenten, varjämte styrelsen, under framhållande av nödvändigheten ur praktisk synpunkt av att bibehålla de i 3 momentet fastslagna restriktionerna, (»för såvitt järnvägen finner trafikförhållandena sådant medgiva och vikten kan utrönas medelst järnvägens vågar») i fråga om järnvägens skyldighet att uppväga gods, som av befraktaren lastats, förklarat, att till styrelsens kännedom icke kommit, att stationerna utan nödtvång vägra utföra vägning åt trafikanterna.

Enligt riksdagens uppfattning borde ifrågavarande bestämmelser i 61 § järnvägstrafikstadgan dock icke kunna giva anledning till tvekan om dess rätta tolkning. Det synes riksdagen ligga i öppen dag att, om rätt tillkommer befraktaren att föra bevisning gent emot den av järnvägen upptagna vikten, dylik rätt enligt allmänna rättsregler icke lär kunna frånkännas befraktaren med avseende å vikt, som av honom själv uppgivits, men vars riktighet eventuellt blivit bestridd, under åberopande allenast av att godset icke av järnvägen uppvägs. Skulle emellertid en sådan tolkning, som den angivna, vara gängse vid järnvägarna, anser riksdagen skal föreligga för ett förtydligande av hithörande bestämmelser i trafikstadgan. Däremot torde, på sätt järnvägsstyrelsen framhållit, av praktisk hänsyn icke kunna eftergivnas den i 65 § 3 mom. uppställda regeln, att järnvägen å sin sida icke skall vara skyldig att utan vidare godtaga den av befraktaren i fraktsedel uppgivna vikt.

Slutligen har anmärkts å det förhållandet, att i de fall, då ersättning enligt trafikstadgan kunde tillkomma godsbefraktaren för under transport skadat eller förkommet gods, denna ersättning ej utginge med de belopp, befraktaren borde ha rätt att fordra, utan att beloppets storlek beräknades endast efter godsets fakturavärde.

I detta avseende har järnvägsstyrelsen påpekat, att begränsningen av järnvägens ersättningsskyldighet till att omfatta godsets allmänna handelsvärde å avsändningsorten vid tiden för godsets mottagande till befordran jämte ersättning för tull, andra omkostnader och frakt överensstämmer med motsvarande regler i internationella fördraget och i åtskilliga andra länders inhemska trafikreglementen. För att emellertid lämna trafikanten tillfälle att åtminstone i vissa fall försäkra sig om full ersättning för all

förlust, hade järnvägsstyrelsen i sitt förslag till trafikstadga intagit ett i utlandet infört rättsinstitut, nämligen så kallade deklaration av leveransintresse, vilket medgav trafikanten möjlighet att mot erläggande av en viss premie försäkra sig om full ersättning. Järnvägsrådet avstyrkte emellertid införandet i Sverige av nämnda institut, och då järnvägsrådet ju är att betrakta såsom trafikanternas representant, ansåg sig järnvägsstyrelsen på grund av sagda avstyrkande böra återtaga sitt förslag om institutets intagande i stadgan. Skulle ett mera allmänt intresse visa sig hos allmänheten för införande av institutet ifråga, har järnvägsstyrelsen för sin del icke någon anledning att motsätta sig detta.

Med hänsyn till vad järnvägsstyrelsen sålunda anført, vill riksdagen för sin del framhålla, att, därest trafikstadgan nu skulle bliva föremål för revision, uppmärksamheten givetvis även borde fästas å frågan, i vad mån gällande bestämmelser angående ersättningsbeloppens fastställande kunna anses motivera nu förefintliga behöriga krav från handels och industriens sida.

Såsom nämnt har slutligen uppmärksamheten fästs å de brister, som syntes vidlåda trafikmålens rättsliga avgörande.

Bestämmelserna om här avsedda rättsliga prövning återfinnas i 93 § i trafikstadgan, där det stadgas bl. a., att ansökning om ersättning för förlust eller minskning av eller skada å gods skall avgöras av järnvägsstyrelsen, men att, om sökanden icke åtnöjes med styrelsens beslut, frågan skall hänskjutas till skiljenämnd. Ledamöterna i denna nämnd skola vara tre, av vilka järnvägen väljer en och klaganden en. Såsom tredje ledamot och ordförande i skiljenämnden skall tjänstgöra en för Stockholms stad av överståthållarämbetet och för vederbörande län av länsstyrelserna för ett år i sänder förordnad därtill lämplig person, som fullgjort vad författningarna föreskriva dem, som uti domareämbeten må nyttjas.

Kritiken i denna del hänför sig huvudsakligen till det förhållandet, att, då ledamöterna i skiljenämnderna vanligen växla, garantier för en ensartad tolkning i likartade frågor icke föreligga. Härjämte har framhållits, att det syntes vara orätt, att i de fall, då skiljenämnden förklarat ett av järnvägen fattat beslut vara felaktigt, godsbefraktaren icke skulle kunna erhålla ersättning för de kostnader, som på grund av järnvägens beslut åsamkats honom.

Riksdagen anser för sin del, att med hänsyn särskilt till vårt domstolsväsendes säregna beskaffenhet, tvekan icke kan råda rörande lämpligheten av att ifrågavarande tvister hänskjutas till avgörande av skiljenämnd. Riksdagen finner det emellertid härvidlag vara av största betydelse, att rättstillämpningen hos de olika skiljenämnderna icke framstår såsom allt

för vacklande, utan att i största möjliga mån enhetlighet åvägbringas i domsluten.

Av järnvägsstyrelsens motivering till nu gällande trafikstadga framgår, att samma trafikstadga i förhållande till det äldre trafikreglementet i sig innefattar en större garanti för en likartad rättstillämpning, nämligen bestämmelsen, att nämnden är skyldig att vid avgörande av hithörande mål följa de i stadgan givna bestämmelserna angående järnvägs ersättningsskyldighet. En annan bestämmelse, åsyftande att giva kontinuitet och säkerhet åt skiljenämndernas verksamhet, infördes genom den nya stadgan, nämligen föreskriften, att ordföranden skulle hava fullgjort, vad författningarna föreskriva dem, som uti domareämbeten må nyttjas. Järnvägsstyrelsen har nu i ärendet framhållit, hurusom genom olika åtgärder från styrelsens sida i så hög grad, som möjligt vore, sörjdes för enhetlighet i rättstillämpningen.

Vid nu nämnda förhållanden lär enligt riksdagens mening ingen huvudsaklig förändring uti det i trafikstadgan förekommande skiljemannaförfarande för närvarande behöva ifrågasättas, varvid emellertid må anmärkas, att järnvägsstyrelsen själv medgivit, att skäl kunde anföras för en bestämmelse, att i de fall, då skiljenämnden förklarat ett av järnvägen fattat beslut vara felaktigt, godsbefraktaren skulle kunna erhålla ersättning för de kostnader, honom på grund av järnvägens beslut åsamkats.

I sammanhang med nu förevarande spörsmål har riksdagen tagit i övervägande, huruvida, bortsett från de brister, som vidlåda trafikstadgan, bestämmelserna i stadgan kunna sägas fylla de krav, som från trafikanternas sida skäligen böra kunna ställas å författningen i fråga, eller huruvida densamma nu borde i vidare eller inskräntare mån göras till föremål för en revision.

Enligt riksdagens mening lär av naturliga skäl kravet å en dylik revision icke kunna avvisas. Det är uppenbart, att den väldiga frekvens och den livliga utvecklingen inom ett lagstiftningsområde, sådant som det ifrågavarande, måste medföra ständigt nya erfarenheter, vilka givetvis böra tillvaratagas och då så lämpligen anses kunna ske, komma till uttryck i positiv form.

Åt samma tankegång har järnvägsstyrelsen givit uttryck uti sitt i ärendet avgivna utlåtande. Styrelsen har nämligen förklarat, att vissa bestämmelser lämpligen kunde tänkas avfattade på ett sätt, som stode i närmare överensstämmelse med den praxis järnvägarna tillämpa, än vad deras ordalydelse gäve vid handen, varjämte styrelsen anført, att vissa andra, nu icke berörda bestämmelser, lämpligen kunde omformuleras till vinnande av större tydlighet och fullständighet. Styrelsen hade därför för sin del icke något att invända mot att stadgan gjordes till föremål för en överarbetning.

Beträffande sättet för utförandet av en dylik revision har styrelsen förklarat, att den finner det lämpligt, att densamma utfördes av styrelsen i samråd med svenska järnvägsföreningen, varefter ett eventuellt förslag borde i vanlig ordning föreläggas järnvägsrådet.

Riksdagen, som ansluter sig till tanken å en revision av trafikstadgan, hyser emellertid beträffande sättet för densammas utförande en från järnvägsstyrelsen skiljaktig uppfattning. Enligt riksdagens förmenande bör det vara ägnat att befrämja en allsidig och förutsättningslös utredning rörande det rättsliga förhållandet emellan järnvägen och trafikanterna, om redan från arbetets början representanter för handeln och industrien sätts i tillfälle att deltaga i utredningsarbetet.

Under åberopande av vad sålunda anförts, får riksdagen anhålla, det täcktes Eders Kungl. Maj:t låta under medverkan av representanter för handel och industri företaga en revision av gällande järnvägstrafikstadga.

Stockholm den 18 juni 1919.

Med undersätlig vördnad.

---