

Nr 14.

Ankom till riksdagens kansli den 9 juni 1943 kl. 12 m.

Andra kammarens tredje tillfälliga utskotts utlåtande, nr 14, i anledning av väckt motion angående översyn av gällande regler om järnvägs ansvar för skada å gods.

I en inom riksdagens första kammare väckt, till dess andra tillfälliga utskott hänvisad motion, nr 194, har herr *Holmbäck* hemställt, att riksdagen ville hos Kungl. Maj:t anhålla om översyn av reglerna i gällande järnvägstrafikstadga om järnvägs ansvar för skada å gods. *Motionen.*

I fråga om motiven får utskottet hänvisa till motionen I: 194 samt beträffande redogörelse för gällande bestämmelser och innehållet i avgivna yttranden till första kammarens andra tillfälliga utskotts över motionen avgivna utlåtande nr 10.

Första kammarens utskott har i sitt berörda utlåtande anfört följande:

Den av motionären föreslagna ändringen i § 80 järnvägstrafikstadgan innebär, att järnvägens ansvar för skada å godset skulle inskränkas till vanligt culpaansvar. Ifrågasättas kan om en sådan ändring har så stor praktisk betydelse, att den bör genomföras utan motsvarande ändring i Bernkonventionen angående den internationella godsbefordringen å järnväg. Den nuvarande regeln, som står i överensstämmelse med motsvarande bestämmelser i art. 27 § 2 i Bernkonventionen, innebär i verkligheten ej avsevärt större ansvar för järnvägen än ett skärpt culpaansvar (jämför sjölagskommitténs motiver, återgivna i N. J. A. II: 1936 sid. 402 nederst), och den möjligheten är måhända icke utesluten att vid nästa överarbetning av Bernkonventionen man kan enas om att övergå till vanligt culpaansvar för järnvägen. Det är måhända lämpligast att först då genomföra den ifrågasatta ändringen i § 80 svenska järnvägstrafikstadgan för att undvika bristande överensstämmelse med Bernkonventionen i andra fall än där detta kan vara oundgängligen nödvändigt. *Första kammarens andra tillfälliga utskott.*

Ett sådant trängande fall kan däremot möjligen anses föreligga i fråga om § 81. 1 och 2 järnvägstrafikstadgan. Även dessa stadganden överensstämma i huvudsak med Bernkonventionen med undantag för den i konventionen särskilt stadgade friheten för järnvägen från ansvar för skada å godset i visst fall vid frånvaro av emballage eller emballagets bristfällighet.

Att de i § 81. 1 uppräknade grunderna för järnvägens ansvarsfrihet för skada å godset på sätt där skett uttryckligen angivits torde icke bero därpå att järnvägen, även om den kunde styrka förefintligheten av en sådan grund, eljest icke skulle kunna fria sig, utan stadgandets betydelse synes ligga däri,

att man för dessa fall velat lätta bevisbördan för järnvägen ännu mera än som skett i § 80 genom orden »där ej antagas må» att skadan orsakats av de där mera generellt antydda omständigheterna. I § 81. 2 är »må antagas» utbytt mot det längre gående uttrycket »kan tillskrivas». De fall, som omnämnas i § 81. 1 äro nämligen sådana att under där angivna omständigheter det är i sig i hög grad antagligt, att skadan orsakats av den där angivna grunden. Denna sannolikhet har man dessutom tydligen ansett så stor, att man funnit sig kunna i lag stadfästa att trafikanten skall föra bevis om motsatsen.

En liknande omkastning av bevisbördan förekommer även på sjörettens område i Haagreglerna. Se lagen den 5 juni 1936 i anledning av Sveriges tillträde till 1924 års internationella konvention rörande konossement 4 § 2 mom. 2 st. 1 punkten.

Att så skett är icke oförklarligt. Ofta skulle, som nämnt, även om bevisregeln i § 81. 2 ej funnes, just på grund av förekomsten av de omständigheter som angivas i § 81. 1, man anse det ankomma på trafikanten att visa att dessa omständigheter ej medverkat till skadan. Stadgandet i § 81. 2 innefattar således i regel ej någon onaturlig bevisbördefördelning, men naturligtvis kan ifrågasättas om det ej är bättre att överlämna en sådan fördelning av bevisbördan åt dem, som ha att slita skadeståndstvister mellan trafikanterna och järnvägen, och därmed undvika de olägenheter som kunna uppkomma av en stel reglering i lag av en bevisbörda, vars överflyttande på den ena eller andra parten bör göras beroende av de i de särskilda fallen förekommande omständigheterna eller av motparten förebragt utredning.

Statens järnvägar har mot den föreslagna ändringen med bestämdhet hävdad att sambandet mellan rättsbestämmelserna för inrikes och internationell godstrafik vore av grundväsentlig betydelse och icke kunde utan stora olägenheter avbrytas. Att märka är dock att år 1935 den ändringen vidtagits i § 81. 1, att den tidigare för järnvägstrafikstadgan och Bernkonventionen gemensamma särskilda bestämmelsen om järnvägens frihet från ansvar för skada å visst gods vid brist i emballage och därmed även omkastningen i bevisbördan blivit borttagen. Från statens järnvägars sida framställdes vid detta tillfälle icke någon erinran mot att genom nämnda ändring avsteg gjordes från Bernkonventionens bestämmelser. Något avgörande hinder av den art järnvägen anfört att fortskrida på den sålunda redan använda vägen torde väl därför knappast föreligga ens vad angår hela § 81. 1, men även här kan dock ifrågasättas om i praktiken betydelsen av en sådan ändring är tillräckligt stor för att motivera den olägenhet, som varje ytterligare avsteg från Bernkonventionens bestämmelser rörande ansvaret för godset dock kan innebära — en synpunkt som vid en överarbetning av järnvägstrafikstadgan torde böra föranleda en omprövning även av den år 1935 företagna ändringen.

Vid bedömandet av den praktiska betydelsen av den i § 81. 2 stadgade omkastningen av bevisbördan bör även beaktas att den olägenhet som denna i lag reglerade fördelning av bevisbördan kan medföra för trafikanten i sin tur

mildras genom stadgandet i § 81. 3, att järnvägen ej kan åberopa § 81. 2 om det må antagas att järnvägen gjort sig skyldig till vållande. Trafikanten behöver alltså endast göra det antagligt att vållande föreligger.

Den avvägning mellan järnvägens och trafikanternas intressen, som lett till stadgandena i §§ 80 och 81 järnvägstrafikstadgan, har alltså medfört det resultatet att trafikanterna genom § 80 erhållit den fördelen att järnvägen ålagts ett ansvar för godset, som är strängare än det rena culpaansvaret, medan i § 81 för vissa angivna fall, där omständigheterna i och för sig tyda på att försummelse från järnvägens sida ej förorsakat skadan, stadgar en omkastning av bevisbördan till järnvägens fördel, med den modifikation som dock i § 81. 3 att denna trafikanten ålagda bevisbörda lindras genom stadgandet, att han endast behöver göra antagligt att försummelse ligger järnvägen till last.

Denna måhända något invecklade avvägning mellan järnvägens och trafikanternas intressen, som sålunda ansetts skälig på grund av de särskilda förhållandena vid järnvägstrafiken, har som nämnts i viss mån sin motsvarighet i det ovan omnämnda stadgandet i Haagreglerna, som också för vissa angivna fall omkastar bevisbördan till bortfraktarens fördel, men i Haagreglerna, som endast ålägger bortfraktaren vanligt culpaansvar, finnes ingen motsvarighet till det stränga culpaansvar, som § 80 järnvägstrafikstadgan och art. 27 § 2 Bernkonventionen stadga för järnvägen, och ej heller till den lindring i den till trafikantens nackdel omkastade bevisbördan, som stadgandet i § 81. 3 järnvägstrafikstadgan innebär.

De anmärkningar, som från trafikanternas synpunkt sett riktats mot järnvägstrafikstadgan och Bernkonventionens ansvarsbestämmelser, kunna alltså i vissa avseenden med större fog riktas mot Haagreglerna.

Att en viss försiktighet bör iakttagas då fråga uppkommer att göra avsteg från Bernkonventionens ifrågavarande regler har betonats även från näringshåll uti inkomna utlåtanden över motionen. Olika regler beträffande ansvarighet för godset vid trafiken inom landet och trafiken med utlandet äro ju i och för sig föga önskvärda. Bibehållandet av sambandet mellan Bernkonventionen och de nationella järnvägsreglerna ifråga om ansvaret för godset är av betydelse även från den synpunkten att därmed underlättas genomförandet av den internationella konossementsliknande järnvägsfraktsedel, som möjliggjorts genom 1933 års ändringar i Bernkonventionen och som, får man hoppas, kan bli förelöparen till ett verkligt genomgångskonossement, omfattande både sjö-, luft- och järnvägstrafik. För att de goda verkningar ett sådant för den internationella handeln värdefullt omsättningspapper skall tillfullo inträda är naturligtvis även önskvärt att så långt ske kan bortfraktarens ansvar för godset i järnvägs-, sjö- och lufttrafiken i största möjliga utsträckning regleras efter samma principer.

En närmare undersökning av alla dessa problem, vilka stå i nära sammanhang med det internationella transportväsendet, synes utskottet i hög grad lämplig. Även järnvägsstyrelsen har ansett behov föreligga av en översyn av järnvägs-

trafikstadgan, varvid styrelsen dock ansett att därmed bör anstå till mera normala förhållanden inträda. I ett vid innevarande års riksdag i andra kammaren lämnat interpellationssvar angående en detaljfråga berörande järnvägstrafikstadgan har jämväl chefen för kommunikationsdepartementet vitsordat behovet av en revidering av stadgan. Ehuru den slutliga lösningen av nu berörda frågor enligt utskottets mening kan vinnas först genom internationella förhandlingar, anser utskottet dock önskvärt, att frågorna i tid förberedas genom svenska sakkunniga. Om så sker, ökas tvivelsutan förutsättningarna för vårt land att kunna få sina önskemål tillgodosedda vid den revision av Bernkonventionen, som torde bli aktuell efter kriget. Bland de sakkunniga, som skulle få hand om en utredning i ämnet, bör näringslivet bliva representerat i den omfattning, som erfordras för att erhålla en möjligast allsidig belysning av ifrågavarande problem.

I samband med en revision av järnvägstrafikstadgans regler om järnvägens ansvar för skada å godset anser utskottet jämväl böra tagas under övervägande, huruvida icke dessa regler böra utbrytas ur stadgan för att inflyta i en särskild författning av allmän lags natur. Att märka är, att ifrågavarande skadeståndsbestämmelser reglera icke blott statens järnvägars utan även enskilda järnvägars ansvarighet.

Ett järnvägstrafikstadgan berörande spörsmål, som icke direkt omnämns i motionen men däremot tagits upp i några över motionen avgivna, från näringslivets organisationer inkomna yttranden, är frågan om vilka krav som böra uppställas på emballagets beskaffenhet. Skånes handelskammare påpekar sålunda att emballagetekniken under det senaste årtiondet undergått en betydande utveckling, vilken bl. a. lett till att emballagekostnaderna kunnat väsentligt nedbringas. Strävandena att förbättra tekniken på detta område ha emellertid i viss mån motverkats därigenom att ett generellt godkännande av emballage för viss vara som regel icke kan på förhand erhållas från järnvägarna, varför avsändaren är beroende av järnvägspersonalens bedömande av emballaget från fall till fall. Funnes enhetliga emballageföreskrifter för olika varutyper borde förutsättningar vara för handen för införande av en ändring i § 80 järnvägstrafikstadgan av den innebörd, att, om godset vore försett med emballage i enlighet med sålunda därför fastställd norm, järnvägen icke vore berättigad att till sitt friande från ansvar för skada åberopa att godset varit bristfälligt emballerat. Enhetliga normer borde likaledes fastställas till ledning för bedömande av bräckage å oemballerat gods.

Vad sålunda anförts synes i hög grad värt beaktande. Emballagefrågan är av synnerligen stor praktisk betydelse. Från tidigare använt trä- och säckvävs-emballage har man i många fall gått över till kartong- och annat papp- eller pappersemballage. För vissa slag av varor och vid vissa transporter bör det nya emballaget kunna anses tillfredsställande. I vilken utsträckning detta är fallet bör bliva föremål för en ingående utredning, därvid ett samarbete mellan representanter för järnvägarna och trafikanterna under opartisk ledning är ound-

gängligen nödvändigt. Frågan är, såsom synes av framställningar som gjorts från skilda håll inom näringslivet, i hög grad aktuell och synes böra oförtövat upptagas till prövning. Till skillnad från de tidigare omhandlade problemen synes här ej råda någon tvekan om att denna fråga kan och bör vinna sin lösning oberoende av de regler som gälla för den internationella godstrafiken.

Vad slutligen angår de mindre frågor som i motionen beröras — ansvarsbe- gränsningen vid dyrbarheter och ersättningen till ledamot av skiljenämnd — synes det utskottet, att även dessa frågor kunna vinna sin lösning utan att man avvaktar den slutliga revisionen av järnvägstrafikstadgans regler rörande järnvägs ansvar för skada å godset. Båda dessa spörsmål ha för övrigt, såsom framgår av järnvägsstyrelsens yttrande, redan varit föremål för uppmärksamhet från järnvägsstyrelsens sida; i fråga om ersättning till ledamot i skiljenämnd har styrelsen gjort framställning till Kungl. Maj:t om en höjning av ersättningsbeloppen. Under åberopande av vad sålunda anförts får utskottet hemställa, att första kammaren för sin del måtte besluta, att riksdagen ville hos Kungl. Maj:t anhålla om översyn av reglerna i gällande järnvägstrafikstadga om järnvägs ansvar för skada å gods.

Denna hemställan bifölls av första kammaren, varefter ärendet överlämnades till andra kammaren, som hänvisat detsamma till sitt tredje tillfälliga utskott.

*Första
kammarens
beslut.*

Utskottet ansluter sig till vad första kammarens andra tillfälliga utskott anført i sitt utlåtande över motionen och hemställer,

Utskottet.

att andra kammaren måtte biträda första kammarens i ären- det fattade beslut.

Stockholm den 9 juni 1943.

På utskottets vägnar:

MARTIN LJUNGBERG.

Närvarande: herrar *Ljungberg, Thopper, Hedqvist, Nilson* i Spånstad, *Skagerlund, Andersson* i Göteborg, fruor *Linderoth-Andersson* och *Svedberg* samt herr *Severin* i Gävle.
