

Nr 10.

Ankom till riksdagens kansli den 19 maj 1943 kl. 2 e. m.

Första kammarens andra tillfälliga utskotts utlåtande i anledning av väckt motion angående översyn av gällande regler om järnvägs ansvar för skada å gods.

I en inom första kammaren väckt och 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.

Beträffande motiveringen får utskottet hänvisa till motionen.

I motionen har en revision av järnvägstrafikstadgan av den 12 juni 1925 ifrågasatts uti följande hänseenden, nämligen *dels* med avseende å bestämmelserna i §§ 80 och 81 om järnvägs ansvarighet för förlust, minskning eller skada å gods, *dels* i fråga om de uti bilaga A till stadgan intagna föreskrifterna om ansvar för s. k. dyrbarheter, *dels* ock beträffande bestämmelserna i § 93 om ersättning till ledamöter i skiljenämnd. Utskottet får i det följande lämna en redogörelse för dessa bestämmelser.

Gällande bestämmelser.

§§ 80 och 81 i järnvägstrafikstadgan.

De i järnvägstrafikstadgan meddelade bestämmelserna om järnvägs ansvarighet för förlust, minskning eller skada å gods ansluta sig nära till motsvarande regler i det av Sverige biträdda internationella fördraget angående godsbefordring å järnväg, den s. k. Bernkonventionen.

Huvudregeln om järnvägs ansvarighet återfinnes i § 80 järnvägstrafikstadgan. Enligt detta stadgande är järnvägen ansvarig för den skada, som uppstått till följd därav, att godset gått förlorat, minskats eller skadats, där ej antagas må, att förlusten, minskningen eller skadan orsakats genom att emballage saknats eller varit otillräckligt eller bristfälligt eller genom den förfogandeberättigades vållande eller något förfogande av honom, som icke föranletts av någon järnvägens försummelse, eller genom godsets naturliga beskaffenhet, såsom genom inre förstöring, avdunstning, bortdamning eller vanligt läckage, eller ock uppkommit genom händelse av högre hand (*force majeure*).

Detta allmänna ansvar begränsas dock genom de undantag, som upptagits i § 81. Enligt första momentet av sistnämnda paragraf ansvarar järnvägen icke

a) för å gods uppkommen skada, som är att tillskriva bristfällighet å sådan vagn eller presenning, som avsändaren icke på grund av § 63 mom. 5 tillbakavisat,

för så vitt bristfälligheten är av beskaffenhet, att avsändaren vid granskning av materielen före lastningen bort kunna utan svårighet varsebliva densamma, eller bristfälligheten av järnvägen för avsändaren påpekats;

b) för skada å gods, som på grund av särskilda bestämmelser eller på avsändarens begäran befordrats utan täckning,

för så vitt skadan är att tillskriva den särskilda risk, som är förenad med befordring utan täckning, härunder dock icke inbegripen avsevärd viktminskning eller förlust av helt kollo, med mindre fråga är om lösa föremål, som transporterats å till befordring överlämnat fordon utan att hava förtecknats å fraktsedeln.

Användas järnvägen icke tillhöriga presenningar för godsets täckning eller befordras godset i sluten vagn, ehuru avsändaren icke beställt täckning, ikläder sig järnvägen icke annat ansvar än det, som skulle ålegat järnvägen, därest godset transporterats utan täckning.

Järnvägen ansvarar icke heller:

c) (upphävd),

d) för gods, som enligt taxans bestämmelser lastas genom avsändarens och lossas genom mottagarens försorg,

för så vitt skadan är att tillskriva den särskilda risk, som är förenad med lastningen och lossningen eller orsakats av otillfredsställande stuvning eller bristfällig tillstängning om godset;

e) för gods, som på grund av sin naturliga beskaffenhet är särskilt utsatt för fara att gå förlorat, minskas eller skadas, i synnerhet 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;

f) för levande djur,

för så vitt skadan är att tillskriva den särskilda risk för djuren, som är förbunden med deras transport, såsom skada, som uppstår därigenom, att djur slita sig lösa, halka, falla omkull, stängas, bita, sparka eller trampa på varandra, tränga sig ur burar eller koppel, springa eller flyga bort, sjukna, kvävas (av värme eller därigenom att djuren packat ihop sig eller lagt sig ovanpå varandra), frysa, hungra eller törsta ihjäl;

g) för levande djur och annat gods, som enligt denna stadga eller efter särskilt med avsändaren träffat avtal skall åtföljas av vårdare,

för så vitt skadan är att tillskriva den särskilda fara, för vars avvärjande vårdaren medsånts.

Enligt § 81 mom. 2 gäller, att om inträffad skada, efter för handen varande omständigheter att döma, kan tillskrivas viss av de här ovan under a)–g) omnämnda orsakerna, så antages, intilldess motsatsen göres sannolik, att skadan härrör av denna orsak. Så snart järnvägen alltså styrker, att en skada *kan tillskrivas* en av angivna orsaker, måste trafikanten *göra sannolikt* att skadan härrört av annan orsak, för att järnvägens skadeståndsskyldighet skall inträda.

Vidare stadgas i § 81 tredje momentet, att järnvägen icke kan på grund

av vad i andra momentet är stadgat befrias från ansvar för skada, om det må antagas, att järnvägens förvaltning eller betjäning genom vållande medverkat till skadan eller om försummelse föreligger från järnvägens sida ifråga om undersökning av inträffad skada. Visar järnvägen, att förlust, minskning eller skada till viss del orsakats genom omständighet, för vilken järnvägen ej har att svara, skall skadeståndet jämkas, efter ty prövas skäligt.

Ansvar för s. k. dyrbarheter.

I den till järnvägstrafikstadgan fogade bilagan A har under avdelning A intagits föreskrifter angående de villkor, på vilka föremål av guld, silver eller platina, penningar, värdepapper, dokument, ädelstenar, äkta pärlor, konstföremål och andra dyrbarheter mottagas till befordring. För dylika föremål ansvarar icke järnvägen till högre sammanlagt belopp än 500 kronor för varje sändning, järnvägen obetaget att för visst fall träffa särskild överenskommelse angående sättet och villkoren för befordringen.

Ersättning till ledamöter i skiljenämnd.

Enligt § 93 järnvägstrafikstadgan kan ansökning om ersättning i anledning av förlust eller minskning av eller skada å gods, efter sökandens eget val ingivas å avsändnings- eller bestämmelsestationen och skall vara ställd till samt avgöras, om vederbörande station tillhör statens järnvägar, av styrelsen för dessa järnvägar och, om stationen tillhör enskild järnväg, av denna järnvägs förvaltning. Åtnöjes sökande icke med sådant beslut, äger han hänskjuta frågan till avgörande av skiljenämnd. Ledamöterna i skiljenämnd skola vara tre, av vilka järnvägen väljer en och klaganden en. Ordförande i skiljenämnd skall jämte ersättare för ett år i sänder utses, för Stockholm stad av överståthållarämbetet och för länen av vederbörande länsstyrelse. Såsom ordförande må förordnas allenast den, som fullgjort vad författningarna föreskriva såsom villkor för att nyttjas i domareämbeten, och skall företrädesvis ordinarie domare därtill utses. Ersättning för skiljemannauppdrag utgår till skiljenämndens ordförande med 25 kronor och till annan skiljeman med 20 kronor för varje sammanträdesdag, varjämte ordföranden, som är skyldig att avfatta och expediera nämndens beslut, åtnjuter särskild ersättning med 25 kronor för varje avdönt mål. Är skiljeman bosatt eller har sin verksamhet å annan ort än där skiljenämnden sammanträder, äger han tillika undfå resekostnads- och traktamentsersättning enligt allmänna resereglementet.

Utskottet har i vederbörlig ordning inhämtat yttranden över motionen från järnvägsstyrelsen och kommerskollegium. Vidare har utskottet berett svenska järnvägsföreningen, Sveriges industriförbund, Sveriges köpman-

Yttranden

förbund, Sveriges speditörföreningars riksförbund ävensom samtliga handelskammare tillfälle att yttra sig i anledning av motionen.

Järnvägsstyrelsen anför bland annat:

Järnvägen äger icke avvisa godstransporter, även om godset är av sådan natur, att detsamma lätt kan utsättas för skada genom järnvägstransporten. Det är under sådana förhållanden rimligt, att beträffande gods, för vilket transporten innebär särskilt stor risk, järnvägen befrias från sin i allmänhet gällande skyldighet att utgiva ersättning. Därest skadan kan tillskrivas något av de riskmoment, som äro beroende på godsets särskilda beskaffenhet eller riskabelt transportsätt, åligger det trafikanten att göra sannolikt, att skadan förorsakats av annan omständighet, ifall ersättningsskyldighet skall påvila järnvägen.

Reglerna för järnvägens ersättningsskyldighet äro sålunda utarbetade efter helt andra grunder än vad som gäller för sjötransport. Enligt sjölagen gäller såsom motionären framhållit att i regel bortfraktaren är fri från ersättningsskyldighet för skador, som äro att hänföra till olyckshändelse. Detta innebär för trafikanterna en betydligt ogynnsammare ställning i jämförelse med vad som gäller för järnvägstransporter. Detta förhållande bekräftas också av att i regel vid sjötransporter försäkring av det befraktade godset äger rum i betydligt högre grad än vad som gäller järnvägstransporter, vid vilka sistnämnda ersättning i stället utkräves av järnvägen. De ersättningsbelopp, som t. ex. av statens järnvägar erläggas såsom ersättning för förkommet eller skadat gods, uppgå också till betydande belopp.

I fråga om transporter av gods må framhållas, att såväl 1914 års som nu gällande trafikstadga anpassats efter motsvarande i internationell trafik gällande bestämmelser nämligen det internationella fördraget angående godsbefordring å järnväg, till vilket Sverige varit anslutet sedan år 1907.

Enligt järnvägsstyrelsens mening är detta sedan trettio år förefintliga samband mellan rättsbestämmelserna för inrikes och internationell godstrafik av grundväsentlig betydelse, och styrelsen vill bestämt hävda, att detta samband icke utan stora olägenheter kan brytas. En anknytning av trafikstadgan till det internationella fördraget torde vara så mycket nödvändigare, som de inrikes och utrikes transporterna många gånger flyta samman i varandra. Sålunda kan en vagnslastsändning ofta av en eller annan orsak omdestineras av den ursprunglige mottagaren (mellanhanden) utan att innehållet rubbas och vagnen sålunda hela tiden kvarstår i järnvägens vård.

Ett enhetliggörande av reglerna om järnvägens ansvar och de sjörättsliga grundsatserna skulle enligt styrelsens mening för övrigt innebära en revolutionerande omgestaltning av trafikstadgan i förevarande avseende till uppenbar nackdel för den trafikerande allmänheten.

Med det nu anförda vill styrelsen göra gällande, att några bärande skäl icke föreligga för en sådan revision av järnvägstrafikstadgan, att densamma bringas i överensstämmelse med de sjörättsliga grundsatserna. Normerande för stadgan bör i stället alltjämt vara det internationella fördraget angående godsbefordring å järnväg.

Härmed vill styrelsen dock icke hava sagt, att en översyn av trafikstadgan är opåkallad. Med hänsyn till att det internationella fördraget i sin senaste version fastställdes att gälla fr. o. m. den 1 oktober 1938, synes nämligen en sådan översyn av trafikstadgan förr eller senare böra vidtagas i

syfte att ernå överensstämmelse mellan de båda författningarna i de styc-ken, där sådan genom senare ändringar i det internationella fördraget brutits.

Styrelsen förutsätter emellertid, att på grund av nu rådande förhållanden denna översyn icke omedelbart verkställs, utan bör enligt styrelsens mening därmed anstå, tills mera normala förhållanden åter inträtt.

Vad beträffar frågan om höjning av det i järnvägstrafikstadgan, bilaga A, avd. A, mom. 3, angivna högsta ersättningsbeloppet för dyrbarheter, 500 kronor för varje sändning, får järnvägsstyrelsen meddela, att styrelsen sedan någon tid tillbaka haft frågan om ändring av bestämmelserna angående järnvägens ansvar för dyrbarheter under behandling, enär nuvarande bestämmelser vålla svårigheter i tillämpningen och missnöje hos trafikanterna. Styrelsen har därvid tänkt sig, att någon skillnad mellan dyrbarheter och annat gods icke skulle göras under förutsättning, att ett högsta ersättningsbelopp av förslagsvis 125 kronor per kilogram fastställs för alla godssändningar. Härigenom skulle man även ernå bättre överensstämmelse mellan trafikstadgan och det internationella fördraget. Styrelsen anser starka skäl tala för att en sådan ändring behandlas före den allmänna översyn av trafikstadgan, som angivits i det föregående, och har därför för avsikt att framlägga förslag härom.

I frågan angående ändring av trafikstadgan § 93 mom. 7 angående ersättning till ledamöterna i skiljenämnd, får styrelsen meddela, att styrelsen den 29 december 1942 avlätit underdånig skrivelse om höjning av denna ersättning.

Svenska järnvägsföreningen ger i sitt utlåtande uttryck för i huvudsak samma synpunkter som järnvägsstyrelsen.

Kommerskollegium anför i huvudsak följande:

Från järnvägshåll har uppmärksamheten fästs på det naturliga sambandet mellan godstrafikstadgan och det internationella fördraget angående godsbefordring på järnväg. Vid avvägningen av det internationella fördragets normer för ansvarigheten för skada å gods synes emellertid järnvägar- nas intressen fått dominera i en så hög grad, att överensstämmelse ej kan uppnås utan ytterligare åsidosättande av trafikanternas berättigade anspråk på en skäligen bedömning av deras skadeståndskrav. Alltsedan internationella godsfördragets tillkomst har för övrigt strid rått om detsammans utformning på denna punkt, varvid även från järnvägshåll medgivits att ifrågavarande bestämmelser med sina många uppställda undantag och invecklade bevis- regler äro för trafikanterna ganska stränga.

De avvikelser från internationella fördragets bestämmelser till trafikant- ternas förmån, som svenska godstrafikstadgan innehåller, synas jämförelse- vis begränsade och i varje fall ur trafikanternas synpunkt otillräckliga.

Den i motionen begärda revisionen skall emellertid ha till speciellt syfte att skapa större enhetlighet — ej mellan internationella järnvägsfördraget och järnvägstrafikstadgan — utan mellan denna senares regler och de nya bestämmelserna i sjölagen. I detta avseende vill kollegium erinra, att sjöfar- tens och järnvägstrafikens normer föreligga utformade i olika internationella avtal. Möjligheterna att sammanjämka hithörande bestämmelser försvåras emellertid genom att hänsyn också måste tagas till det nya transportmedlet flyget, för vilket gäller 1929 års Warschaukonvention rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om internationell luftbefordran.

Alldeles oavsett frågan om möjligheterna att sammanjämka sjölagens och järnvägstrafikstadgans bestämmelser om bortfraktarens ansvar för gods, synes dock, såsom redan antytts, skäl föreligga för en revision av järnvägstrafikstadgan på denna punkt.

Även i fråga om järnvägs ansvar för mera dyrbart gods tarvas, såsom motionären framhållit, en ändring av gällande bestämmelser, som för närvarande begränsar ersättningskyldigheten till högst 500 kronor för varje sändning.

Beträffande frågan om höjning av de i 93 § järnvägstrafikstadgan angivna ersättningsbeloppen till ledamot av skiljenämnder, tillsatta för hithörande ersättningstvister, är att märka, att järnvägsstyrelsen redan tidigare den 29 december 1942 gjort framställning härom, vilken framställning tillstyrkts av kollegium.

Kollegium tillstyrker alltså en revision av järnvägstrafikstadgan, vid vilken revision synes böra särskilt beaktas behovet av en omarbetning av bestämmelserna om järnvägs ansvar för gods, så att dessa bestämmelser komma att bättre tillgodose trafikanternas intressen.

Samtliga i ärendet hörda *näringsorganisationer* förorda en översyn av järnvägstrafikstadgans bestämmelser om järnvägens ansvar för skada å godset, därvid i vissa fall uttalats, att en dylik revision vore ett gammalt önskemål från näringslivets sida. De nuvarande skadestandsreglerna anses i allmänhet alltför ensidigt tillgodose järnvägens intressen. Å andra sidan har i flera yttranden framhållits nödvändigheten av att vid en revision av hithörande regler iakttaga viss försiktighet med hänsyn till sambandet med Bernkonventionen.

Utskottet. För egen del får utskottet anföra 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.

Ett sådant trängande fall kan däremot möjligen anses föreligga i fråga om § 81.1 och 2 järnvägstrafikstadgan. Även dessa stadganden överensstämmer i huvudsak med Bernkonventionen med undantag för den i kon-

ventionen särskilt stadgade friheten för järnvägen från ansvar för skada å godset i visst fall vid frånvaro av emballage eller emballagets brisfällighet.

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 sjörättens 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 hävdadt 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 modifieringen 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 § 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 iakttas 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 under-

lättas 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 järnvägstrafikstadgan, 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 emballagetechniken 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 em-

Bihang till riksdagens protokoll 1943. 12 saml. 2 avd. Nr 10.

ballageföreskrifter 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 bedömning 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 säckvävsemballage 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 oundgängligen 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 — ansvarsbegränsningen 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.

Stockholm den 18 maj 1943.

På utskottets vägnar:

IVAR EKSTRÖMER

Närvarande: herrar *Ekströmer, Heüman, Franzon, Nils Elowsson, Emil Petersson, Carl Eric Ericsson, fru Sjögström-Bengtsson* och herr *Ljungdahl*.