

Ny järnvägslagstiftning I

Järnvägs ansvarighet vid befordran av resande

SOU 1974:89

Ur KB:s samlingar

Digitaliserad år 2013



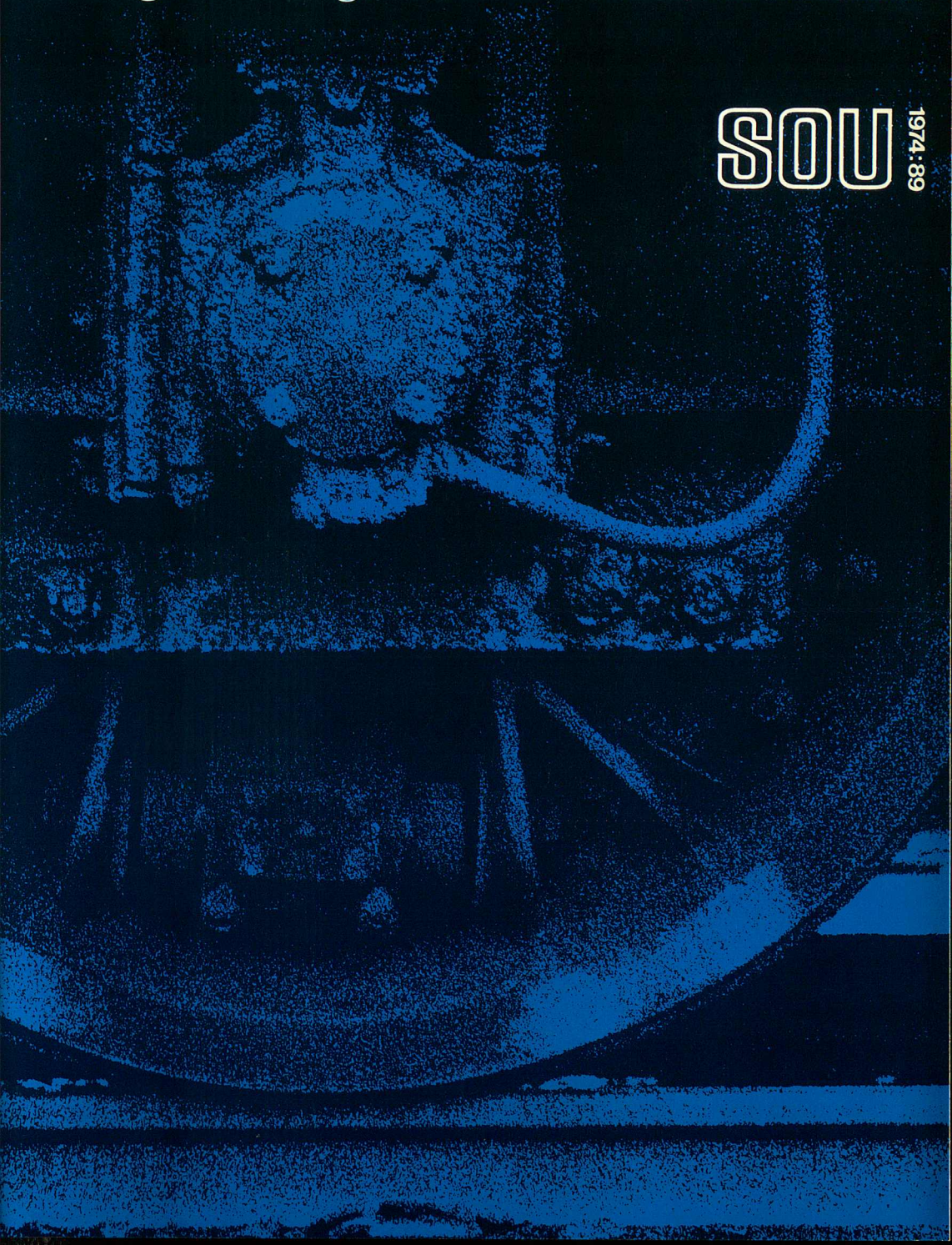
National Library
of Sweden

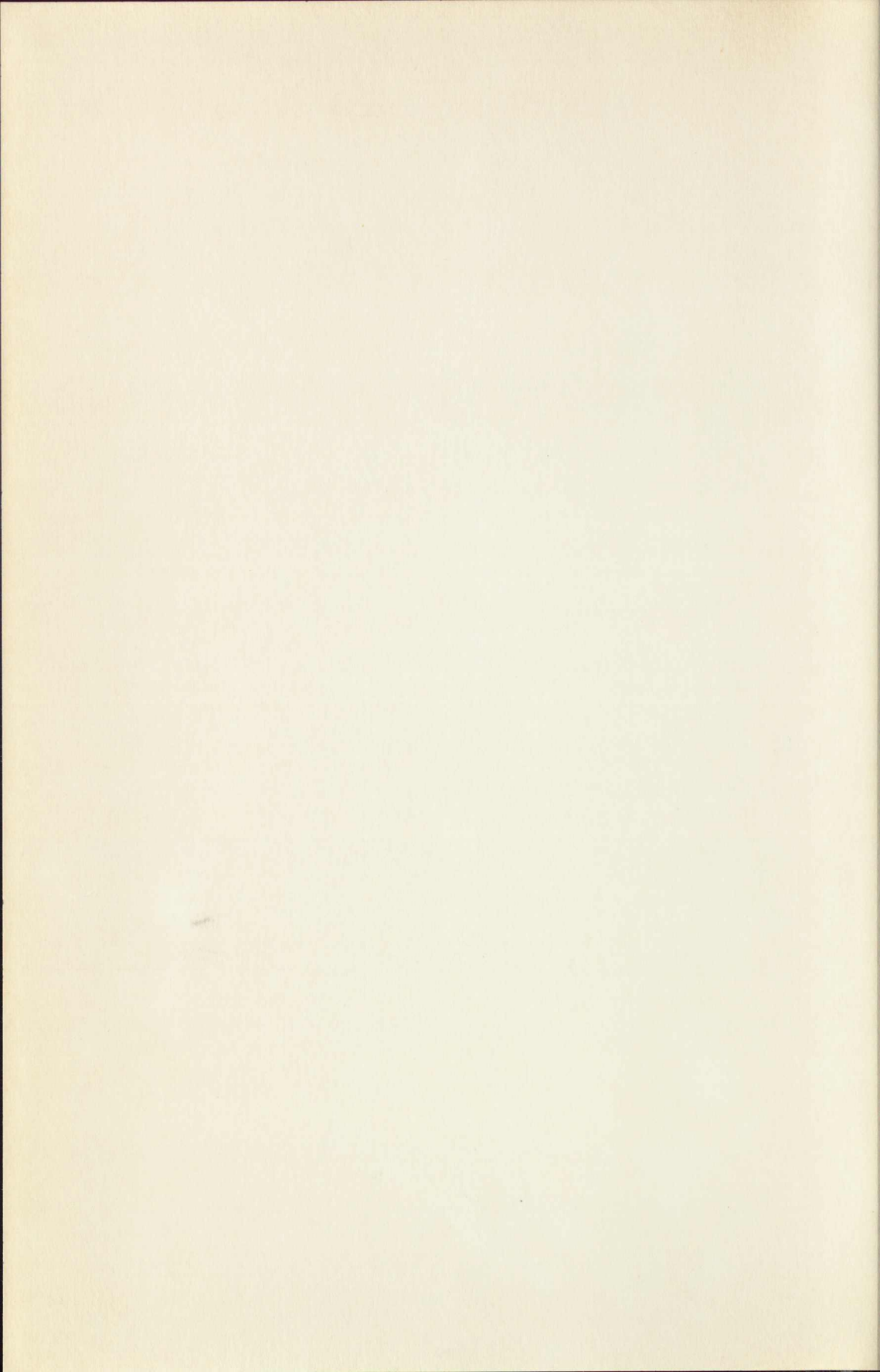
Ny järnvägslagstiftning I

Järnvägs ansvarighet vid befordran av resande

SOU

1974:89







Statens offentliga utredningar
1974:89
Justitiedepartementet

Ny järnvägslag- stiftning I

Förslag till lag om järnvägs ansvarighet
vid befordran av resande m. m.

Utredningen (Ju 1972:04) angående ny lagstiftning
om befordran med järnväg
Stockholm 1974

Omslag: Håkan Lindström
ISBN 91-38-02013-0
Göteborgs Offsettryckeri AB
Stockholm 1974



NY JÄRNVÄRKS
STIFTNING

För att till nytta för järnvägs- och järnindustriens utveckling i Sverige och utlandet.

Utsattningen (1974) av
om stiftningen med
Stockholm 1974

Till Statsrådet och chefen för justitiedepartementet

År 1966 slöts som ett tillägg till det internationella fördraget om befordran med järnväg av resande och resgoods (CIV) en konvention om järnvägs ansvarighet när resande dödats eller skadats.

Den 5 maj 1972 bemyndigade Kungl. Maj:t statsrådet Lidbom att tillkalla en sakkunnig med uppdrag att lägga fram förslag till ny lagstiftning om befordran med järnväg. Med stöd av detta bemyndigande förordnades den 5 juni 1972 hovrättsrådet Åke Weidstam att som sakkunnig utföra uppdraget.

I direktiven för den sakkunniges arbete angavs att detta till en början borde leda till förslag till den lagstiftning som är nödvändig för Sveriges tillträde till 1966 års tilläggskonvention och de författningsändringar som i samband därmed bör göras i syfte att samordna reglerna om inhemsk och internationell befordran med järnväg av passagerare och bagage. Förslag till en samlad lagstiftning om järnvägsbefordran, innefattande den civilrättsliga regleringen av såväl passagerar- som godsbefordran, borde däremot utarbetas först under en andra etapp av den sakkunniges verksamhet.

I enlighet härmed framläggs i föreliggande delbetänkande, "Ny järnvägslagstiftning I", ett förslag till lag om järnvägs ansvarighet vid befordran av resande. Förslaget innehåller en reglering som vad beträffar internationell befordran överensstämmer med tilläggskonventionen och i fråga om inrikes befordran i huvudsak ansluter till konventionsreglerna. I betänkandet föreslås därjämte vissa följd författningar till den föreslagna lagen. Däremot framläggs inte i detta sammanhang några förslag i syfte att sammanföra de civilrättsliga regler om järnvägsbefordran vilka nu är spridda på ett förhållandevis stort antal författningar.

Som experter har i arbetet på det föreliggande delbetänkandet deltagit departementsrådet i justitiedepartementet Birgitta Blom, lagmannen Gunnar Torgils och byråchefen vid SJ Sven Leffler (fr.o.m. den 1 januari 1974).

Stockholm den 16 oktober 1974.

Åke Weidstam

Innehåll

<i>Förkortningar</i>	9
<i>Litteraturhänvisningar</i>	11
<i>Sammanfattning</i>	13
<i>Summary</i>	15
<i>Zusammenfassung</i>	17
<i>Résumé</i>	19
<i>Författningsförslag</i>	21
1 Förslag till lag om järnvägs ansvarighet vid befordran av resande	21
2 Förslag till lag om ändring i lagen (1886 nr 7 s. 1) angående ansvarighet för skada i följd av järnvägs drift	24
3 Förslag till lag om ändring i 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	25
4 Förslag till lag om ändring i lagen (1963:138) i anledning av Sveriges anslutning till de internationella fördragen angående godsbefordran å järnväg samt angående befordran å järnväg av resande och resgods	26
5 Förslag till kungörelse om handläggning i administrativ ordning av vissa ersättningskrav mot järnväg m. m.	26
6 Förslag till kungörelse om ändring i järnvägstrafikstadgan (1966:202)	28
7 Förslag till kungörelse om ändring i kungörelsen (1964:872) om befrielse i visst fall för utlänning från skyldighet att i rättegång ställa säkerhet för kostnad och skada	30
<i>I Allmän motivering</i>	
1 <i>Järnvägsrättens framväxt</i>	33
1.1 Inrikes befordran	33
1.2 Internationell befordran	35
2 <i>Gällande rätt</i>	39
2.1 <i>Innehållet i 1886 års lag</i>	39
2.1.1 <i>Begreppet järnväg</i>	39
2.1.2 <i>Ansvarigheten för personskada</i>	39

2.1.3	Särskilda regler för ersättning av skador som drabbat järnvägens anställda	40
2.1.4	Ersättning för gnistskador	41
2.1.5	Annan sakskada än gnistskada	42
2.1.6	Järnvägsinnehavarens ansvarighet för järnvägsdrift som utförs av annan än hans egen personal	43
2.1.7	Skada inom järnvägsområde som begagnas av två eller flera järnvägar gemensamt	43
2.1.8	Ansvarighet för järnvägens ägare	44
2.1.9	Preskription	44
2.1.10	Regressrätt mot den som vållat skadan	45
2.1.11	Undantag från tillämpningen av 1886 års lag	45
2.2	Innehållet i 1916 års lag	46
2.3	Reglerna om järnvägs ansvarighet för skada som uppkommit genom inverkan av elektrisk ström	46
2.4	Bestämmelser i järnvägstrafikstadgan om befordran av resande och handresgods	47
2.5	Formulärrätt	48
2.5.1	Rättsförhållandet mellan järnvägen och de resande	48
2.5.2	Järnvägarnas normalvillkor	49
2.5.3	Tunnelbana och spårväg	50
2.6	Innehållet i 1963 års lag	50
2.7	Kungörelsen (1964:872) om befrielse i visst fall från skyldigheten att i rättegång ställa säkerhet för kostnad och skada	50
3	<i>Tilläggskonventionens innehåll</i>	51
3.1	Konventionstexten	51
3.2	Konventionens huvuddrag	51
3.3	De enskilda bestämmelserna i konventionen	56
4	<i>Utredningsförslaget</i>	71
4.1	Utredningens direktiv	71
4.2	Nordiskt samarbete	72
4.3	Utredningens överväganden i stort	72
4.3.1	Svensk anslutning till tilläggskonventionen	72
4.3.2	Samordning av reglerna för internationell och inrikes befordran	73
4.3.3	Det sakliga tillämpningsområdet för den aktuella lagstiftningen	74
4.3.4	Lagstiftningens form	77
4.4	Lagförslaget	77
4.4.1	Konventionsregler som inte ansetts lämpliga att ges motsvarande tillämpning på inrikes befordran	77
4.4.2	Lagförslagets disposition	80
4.5	Konventionsbestämmelser som saknar motsvarighet i den föreslagna lagstiftningen	81
4.5.1	Det geografiska tillämpningsområdet	81
4.5.2	Begreppet resande	83
4.5.3	Möjligheten till undantagsbestämmelser för svenska medborgare m. fl.	84

4.5.4	Solidariskt skadeståndsansvar	84
4.5.5	Järnvägs ansvarighet för skada som inte avser resandes person eller handresgods	85
4.5.6	Ansvarig järnväg	85
4.5.7	Begränsning av ersättningens storlek vid personskada	86
4.5.8	Skyldighet att återbetala erhållen ersättning	88
4.5.9	Järnväg mot vilken talan kan föras	89
4.5.10	Tillämplig nationell rätt	90
4.5.11	Regler för förfarandet	91
4.5.12	Vissa regler om kombinerad befordran	91
4.5.13	Slutbestämmelser	92
4.6	Konventionsbestämmelser som avses bli återgivna i andra författningar än den föreslagna lagen	92
4.6.1	Skyldighet för järnväg att ta emot framställning om ersättning	92
4.6.2	Skyldighet för järnväg att ta emot meddelande om skadefall	93
4.6.3	Verkställighet av utländsk dom	94
4.6.4	Säkerhet för rättegångskostnader	94
4.7	Av lagförslaget föranledda författningsändringar	95
4.7.1	Ändringar i 1886 års lag	95
4.7.2	Ändringar i 1916 års lag	95
4.7.3	Ändringar i järnvägstrafikstadgan	96

II Specialmotivering

1 §	. . . . .	97
2 §	. . . . .	100
3 §	. . . . .	104
4 §	. . . . .	110
5 §	. . . . .	113
6 §	. . . . .	114
7 §	. . . . .	116
8 §	. . . . .	117
9 §	. . . . .	126
10 §	. . . . .	128
11 §	. . . . .	131
12 §	. . . . .	135
13 §	. . . . .	136
14 §	. . . . .	137
15 §	. . . . .	140
16 §	. . . . .	141
17 §	. . . . .	142
18 §	. . . . .	144

Bilagor

1	Tilläggskonventionen jämte svensk översättning	145
2	Översikt över tilläggskonventionens bestämmelser och deras motsvarigheter i förslaget till Lag om järnvägs ansvarighet vid befordran av resande	159

Förkortningar

1886 års lag	Lagen (1886 nr 7 s. 1) angående ansvarighet för skada i följd av järnvägs drift
1902 års lag	Lagen (1902 nr 71 s. 1), innefattande vissa bestämmelser om elektriska anläggningar
1916 års lag	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
1963 års lag	Lagen (1963:138) i anledning av Sveriges anslutning till de internationella fördragen angående godsbefordran å järnväg samt angående befordran å järnväg av resande och resgods
Centralbyrån	Centralbyrån för internationella järnvägstransporter, Bern
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
CVR	Konventionen den 1 mars 1973 om befordringsavtalet vid internationell befordran av resande och resgods på väg
Tilläggs- konventionen	Tilläggskonventionen till CIV om järnvägs ansvarighet i fall resande dödas eller skadas, slutet i Bern den 26 februari 1966
Warszawa- konventionen	Konventionen den 12 oktober 1929 rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om internationell luftbefordran

Litteraturhänvisningar

- Dokumenter Dokumenter der ausserordentlichen Konferenz für die Neubestellung des Verwaltungsausschusses und die Genehmigung des Zusatzübereinkommens zur CIV über die Haftung der Eisenbahn für Tötung und Verletzung von Reisenden
Bern, 21. bis 26 Februar 1966
- Edlbacher Edlbacher, Oskar: Die Haftung der Eisenbahn für Tötung und Verletzung von Reisenden im Rahmen der CIV (i Zeitschrift nr 7/8 1966)
- Favre Favre, John: Was ist ein Unfall im Zusammenhang mit dem Eisenbahnbetrieb im Sinne des Zusatzübereinkommens zur CIV? (i Zeitschrift nr 12 1971)
- Flodin- Wikander Flodin, John och Wikander, Hugo: Järnvägstrafikstadgan jämte viktigare författningar rörande järnvägsdriften. Stockholm 1933
- Grönfors Grönfors, Kurt: Om trafikskadeansvar. Uppsala 1952
- Hult Hult, Phillips: Conductio indebiti (i Festschrift tillägnad Vilhelm Lundstedt. Uppsala 1947, även i Hult: Juridisk debatt. Uppsala 1952)
- Nánássy von Nánássy Béla: Das internationale Eisenbahnfrachtrecht. Wien 1956
- Nánássy- Wick von Nánássy, Béla och Wick, Josef: Das internationale Eisenbahnfrachtrecht. Wien 1965
- Peyer Peyer, Peter: Zusatzübereinkommen zur CIV – Bedeutung und Tragweite der "höheren Gewalt" gemäss Art. 2 § 2 (i Zeitschrift nr 1/2 1973)
- Promemoria Promemoria med kommentarer till ett inom kommunikationsdepartementet utarbetat förslag till ny järnvägstrafikstadga. Stockholm februari 1966
- Schlechtriem Schlechtriem, Peter: Die Rechtsnatur der Haftung aus dem Zusatzübereinkommen zur CIV (i Zeitschrift nr 5 och 6 1973)
- Strömberg Strömberg, Håkan: Om rättsförhållandet mellan offentliga anstalter och deras nyttjare. Lund 1949
- Strömholm Strömholm, Stig: Skadeståndsproblem i den internationella privaträtten (i Tidsskrift for Rettsvitenskap 1960)

Veit Veit, Rolf E: Das Eisenbahn- und Kraftfahrzeug- Haftpflichtgesetz. 3:e uppl. Wien 1973

Zeitschrift Zeitschrift für den internationalen Eisenbahnverkehr, utgiven av centralbyrån för internationella järnvägstransporter, Bern

Dokumente Dokumenter der ausserstaatlichen Eisenbahn- und Kraftfahrzeug- Haftpflichtgesetzgebung, Wien 1973

Eisenbahn Eisenbahn- Haftpflichtgesetz, Wien 1973

Fahve Fahve, John: Was ist ein Eisenbahn- Haftpflichtgesetz? Ein Eisenbahn- Haftpflichtgesetz im Sinne des Eisenbahn- Haftpflichtgesetzes von CIV? Zeitschrift für Eisenbahn- Haftpflichtgesetzgebung, Wien 1973

Feldner Feldner, John: Eisenbahn- Haftpflichtgesetzgebung, Wien 1973

Gustav Gustav, Kurt: Eisenbahn- Haftpflichtgesetzgebung, Wien 1973

Hart Hart, Philipp: Eisenbahn- Haftpflichtgesetzgebung, Wien 1973

Nänassy Nänassy, Bela: Eisenbahn- Haftpflichtgesetzgebung, Wien 1973

Nänassy Nänassy, Bela: Eisenbahn- Haftpflichtgesetzgebung, Wien 1973

Payer Payer, Peter: Eisenbahn- Haftpflichtgesetzgebung, Wien 1973

Promodora Promodora, Bela: Eisenbahn- Haftpflichtgesetzgebung, Wien 1973

Schlichter Schlichter, Bela: Eisenbahn- Haftpflichtgesetzgebung, Wien 1973

Stromberg Stromberg, Bela: Eisenbahn- Haftpflichtgesetzgebung, Wien 1973

Stromberg Stromberg, Bela: Eisenbahn- Haftpflichtgesetzgebung, Wien 1973

Sammanfattning

År 1966 slöts i Bern som tillägg till det internationella fördraget om befordran med järnväg av resande och resgods (CIV) en konvention om järnvägs ansvarighet i fall resande dödas eller skadas. Konventionen trädde i kraft den 1 januari 1973.

Syftet med konventionen är att så långt som möjligt skapa enhetliga regler för bedömningen av järnvägens ansvarighet, när resande kommer till skada under internationell järnvägsbefordran. Det skadeståndsrättsliga skydd som konventionen avser att garantera den resande omfattar bara den tid då denne befinner sig på tåget eller håller på att stiga på eller av detta. Ansvarigheten enligt konventionen avser i princip bara personskada. Är järnvägen ansvarig för inträffad personskada, skall den emellertid lämna ersättning också för skada i fråga om sådan egendom som den skadade resanden bar på sig eller förde med sig som handresgods.

Konventionen innebär, att järnvägen får ett objektivet ansvar för skador som drabbar den resande till följd av händelse som sammanhänger med järnvägsdriften. För ansvarighetens uppkomst är det således utan betydelse om någon på järnvägens sida gjort sig skyldig till vårdslöshet. Beror däremot skadan ytterst på en främmande inverkan – genom naturhändelse eller genom åtgärd av tredje man – på järnvägsdriften, kan järnvägen undgå ansvarighet. Härför krävs emellertid att järnvägen visar att det, även om järnvägen ådagalagt all den omsorg som förhållandena påkallat, inte gått att undvika den främmande inverkan på järnvägsdriften eller förebygga att denna inverkan fick skadliga följder. Järnvägen går vidare fri från ansvarighet i den mån den visar, att den resande själv vållat sin skada.

I konventionen fastslås också vilka former av skada som under alla förhållanden skall vara ersättningsgilla. Däremot innehåller konventionen inte någon närmare materiell reglering av frågan hur skadeståndet i övrigt skall bestämmas. Denna fråga får avgöras enligt reglerna i den tillämpliga nationella rättsordningen, dvs. i allmänhet enligt lagen i den stat där den resande kommit till skada.

Utöver de nu antydda reglerna innehåller konventionen huvudsakligen bestämmelser om förfarandet när skadeståndskrav reses mot järnvägen.

Konventionen gäller nu mellan 21 europeiska och några utomeuropeiska stater. Den nästan totala tillslutning som konventionen fått i vår världsdel utgör i och för sig en anledning för Sverige att också tillträda

konventionen. Den omfattande tillslutningen till denna torde också innebära att den allmänt uppfattats som en tillfredsställande reglering av berörda frågor. Utredningen, som delar denna uppfattning, föreslår att Sverige snarast ansluter sig till konventionen.

En svensk anslutning till denna innebär inte någon skyldighet för Sverige att tillämpa konventionsreglerna på andra resande än sådana som befordras på grund av internationell befordringshandling. Om nu gällande regler för järnvägs ansvarighet vid befordran av resande bibehålls i fråga om inrikes befordran, skulle det emellertid uppstå en skillnad i den skadeståndsrättsliga behandlingen av tågpassagerare på internationell resa och tågpassagerare på inrikes resa. Med hänsyn främst till att ansvarighet för järnvägen enligt gällande svensk rätt förutsätter att någon på järnvägens sida gjort sig skyldig till vårdslöshet skulle därvid den förra gruppen komma att inta en gynnad ställning jämfört med den senare. Utredningen har haft till uppgift att till undvikande härav föreslå en samordning av reglerna för internationell passagerarbefordran och inrikes passagerarbefordran. En sådan samordning har utredningen i det nu framlagda förslaget till "Lag om järnvägs ansvarighet vid befordran av resande" sökt åstadkomma genom att föreslå en reglering som innebär att konventionens bestämmelser i betydande utsträckning får motsvarande tillämpning på inrikes befordran. Utredningen föreslår därutöver viss författningsreglering, som betingas av Sveriges anslutning till konventionen och anpassningen av den nyssnämnda lagen till gällande lagstiftning.

Den föreslagna lagstiftningen behandlar, som redan antytts, inte järnvägens ansvarighet för skada som genom järnvägsdriften tillfogas andra än resande. Vad beträffar sådana skador, t.ex. skador som tillfogats en vägtrafikanter vid en järnvägsövergång eller innehavaren av betande djur, innebär således utredningens förslag, att nuvarande reglering av järnvägens ansvarighet tills vidare skall fortsätta att gälla. Det hade i och för sig varit önskvärt att den gällande lagstiftningen om järnvägs ansvarighet i sin helhet ersatts med en ny lag. Av flera skäl har det emellertid inte varit möjligt för utredningen att i detta sammanhang föreslå en sådan lösning.

Summary

In 1966 there was concluded in Berne, as an addendum to the International Convention concerning the Carriage of Passengers and Luggage by Rail (CIV), a convention relating to the Liability of the Railway for Death of and Personal Injury to Passengers. This additional convention came into force on 1 January 1973.

The purpose of the additional convention is to establish, as far as possible, uniform rules for the assessment of a railway's liability when passengers are injured in the course of international rail transport. The indemnity that the convention is designed to guarantee to the passenger covers the time when he is in the train, or in process of entering it, or alighting from it. By the terms of the convention, liability relates only to personal injury. If, however, the railway is liable for a personal injury, it shall also provide compensation for damage to such property as the injured passenger was carrying on his person, or had with him as hand luggage.

The convention means that the railways will bear an objective liability for injuries sustained by passengers as a result of events connected with the operation of the railway. For a liability to exist, it is thus without importance whether or not anyone connected with the railway has been guilty of negligence. If, however, the injury is ultimately the result of an outside force – a natural event, or the act of a third party – affecting the operations of the railway, the railway can avoid liability. To be relieved of liability the railway has to prove that – even if it had taken the care required in the particular circumstances of the case – it would have been impossible to avoid the outside force from affecting the operations of the railway, or to prevent the injurious consequences thereof. The railway is also relieved of liability insofar as it proves that the passenger himself caused his injury.

The convention also establishes what forms of injury that in all circumstances shall be compensated. It does not, on the other hand, contain any more detailed material regulation of how damages in general are to be assessed. This question is to be decided according to the rules laid down in the relevant national legislation, i. e. normally according to the law of the state in which the passenger sustained injury.

Apart from the rules indicated above, the convention mainly contains rules governing procedure when claims are made against the railways.

The convention is now in force between 21 European and a number of non-European states. The almost total adhesion to the convention in our own part of the world constitutes in itself a reason for Sweden, too to become a party to the convention. The extent to which it has been adopted would also seem to indicate that it has generally been regarded as providing a satisfactory regulation of these matters. The Commission, which shares this view, proposes that Sweden should accede to the convention as soon as possible.

Accession to the convention by Sweden would not in itself imply any obligation for Sweden to apply the rules of the convention to other passengers than those being carried under an international document of travel. If, however, the present rules governing the liability of the railway were to be applicable to passengers in domestic transport, then a disparity would arise in the legal treatment of claims by passengers in international traffic, and those in domestic traffic. Since, above all, the current Swedish legislation makes it a condition for liability on the part of the railway that someone connected with the railway should have been guilty of negligence, the former group would thus enjoy a favoured status compared with the latter. The Commission has been asked, with a view to avoiding this anomaly, to propose a co-ordination of the rules for international and domestic passenger transport. In the draft "Act concerning the Liability of Railways When Carrying Passengers" now presented, the Commission has tried to achieve such a co-ordination by proposing a system under which the rules of the convention would be applied to a considerable extent to domestic passenger transport. The Commission further proposes some other provisions, which would be necessitated by Sweden's accession to the convention, and the adjustment of the above-mentioned act to the current legislation.

As already indicated, the proposed legislation does not cover the liability of railways for injury or damage caused by rail operations to other persons than passengers. In such cases, e. g. injuries to road-users at railway crossings, or claims by the owners of animals at pasture, the Commission's proposals thus mean the retention, for the time being, of the present rules governing the liability of railways. It would have been desirable, in itself, if the entire current legislation governing the liability of railways could have been replaced by a new act. For several reasons, however, it has been impossible for the Commission to propose such a solution already in this context.

Zusammenfassung

Im Jahre 1966 wurde in Bern als Zusatz zu dem internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen-und-Gepäckverkehr (CIV) ein Übereinkommen geschlossen über die Haftung der Eisenbahn für Tötung und Verletzung von Reisenden. Das Zusatzübereinkommen trat am 1. Januar 1973 in Kraft.

Das Zusatzübereinkommen hat zum Zweck, soweit wie möglich einheitliche Regeln für die Beurteilung der Haftung der Eisenbahn zu schaffen, wenn Reisende bei internationaler Eisenbahnbeförderung zu Schaden kommen. Der schadenersatzrechtliche Schutz, den das Zusatzübereinkommen dem Reisenden garantieren soll, umfaßt die Zeit, in der dieser sich im Zuge befindet oder beim Ein- oder Aussteigen ist. Die Haftung nach dem Zusatzübereinkommen gilt im Prinzip nur für Personenschäden. Wenn die Eisenbahn aber für einen Personenschaden haftet, muß sie jedoch auch für Schäden an Eigentum Schadenersatz leisten, das der Reisende an sich trug oder als Handgepäck mit sich führte.

Das Zusatzübereinkommen bedeutet, daß die Eisenbahn eine objektive Haftung für Schäden hat, von denen der Reisende infolge eines Ereignisses betroffen wird, das mit dem Eisenbahnbetrieb zusammenhängt. Für das Vorliegen einer Haftpflicht ist es somit bedeutungslos, ob sich jemand von seiten der Eisenbahn einer Fahrlässigkeit schuldig gemacht hat. Ist dagegen der Schaden auf fremden Einfluß auf den Eisenbahnbetrieb zurückzuführen – ein Naturereignis oder das Verhalten eines Dritten –, kann die Eisenbahn der Haftung entgehen. Dafür muß sie jedoch beweisen, daß es nicht möglich gewesen wäre, den fremden Einfluß auf den Eisenbahnbetrieb zu vermeiden oder zu verhindern, daß dieser Einfluß schädliche Folgen hätte, auch wenn die Eisenbahn all die den Umständen nach angebrachte Umsicht und Sorgfalt angewendet hätte. Sie hat auch keine Haftpflicht, wenn sie beweisen kann, daß der Reisende seinen Schaden selbst verursacht hat.

In dem Zusatzübereinkommen ist auch festgelegt, welche Formen von Schäden unter allen Umständen zu einem Schadenersatz berechtigen. Dagegen enthält das Zusatzübereinkommen keine nähere materielle Regelung der Frage, wie der Schadenersatz im übrigen bestimmt werden soll. Diese Frage muß nach der zutreffenden nationalen Rechtsordnung entschieden werden, das heißt im allgemeinen nach dem Recht des Landes, in dem der Reisende zu Schaden gekommen ist.

Außer den eben angedeuteten Regeln enthält das Zusatzübereinkommen hauptsächlich Bestimmungen über das Verfahren, wenn an die Eisenbahn Schadenersatzansprüche gerichtet werden.

Das Zusatzübereinkommen gilt jetzt zwischen 21 europäischen und einigen außereuropäischen Staaten. Der fast vollständige Anschluß der Länder unseres Weltteiles an das Zusatzübereinkommen stellt an und für sich für Schweden einen Grund dar, sich ebenfalls dem Zusatzübereinkommen anzuschließen. Der umfassende Anschluß dürfte auch bedeuten, daß es allgemein als eine befriedigende Regelung der betreffenden Fragen betrachtet wird. Der Untersuchungsausschuß, der diese Ansicht teilt, schlägt vor, daß Schweden so bald wie möglich dem Zusatzübereinkommen beitreten soll.

Ein schwedischer Beitritt zum Zusatzübereinkommen bedeutet keine Verpflichtung für Schweden, die betreffenden Regeln für andere Reisende als solche, die aufgrund eines internationalen Fahrscheins befördert werden, anzuwenden. Wenn die derzeit geltenden Regeln über die Haftung der Eisenbahn bei der Beförderung von Reisenden in Bezug auf die inländische Beförderung beibehalten werden sollten, entstünde jedoch ein Unterschied in der schadenersatzrechtlichen Behandlung von Eisenbahnfahrern auf internationaler Reise und solchen auf inländischer Reise. Vor allem mit Rücksicht darauf, daß eine Haftung der Eisenbahn nach geltendem schwedischem Recht voraussetzt, daß jemand seitens der Eisenbahn ein Verschulden trifft, würde dabei die erstgenannte Kategorie im Verhältnis zur letztgenannten eine bevorzugte Stellung erhalten. Der Untersuchungsausschuß hat zur Aufgabe gehabt, zur Vermeidung dieser Konsequenz eine Koordination der Regeln für internationale und für inländische Personenbeförderung vorzuschlagen. Eine solche Koordination hat der Untersuchungsausschuß in dem nun vorgelegten Vorschlag über ein "Gesetz über die Haftung der Eisenbahn bei der Beförderung von Reisenden" zu erreichen versucht, indem er eine Regelung vorschlägt, die bedeutet, daß die Regeln des Zusatzübereinkommens in bedeutendem Ausmaß auch für die inländische Personenbeförderung gelten sollen. Der Untersuchungsausschuß schlägt ferner noch einige Bestimmungen vor, die durch den Beitritt Schwedens zum Zusatzübereinkommen und durch die Anpassung des eben genannten Gesetzes an die geltende Gesetzgebung bedingt ist.

Die vorgeschlagene Gesetzgebung behandelt, wie bereits erwähnt, nicht die Haftung der Eisenbahn für Schäden, die durch den Eisenbahnbetrieb anderen als Reisenden zugefügt werden. Was solche Schäden anbelangt, z.B. Schäden, die einem Straßenverkehrsteilnehmer an einem Bahnübergang oder dem Eigentümer von weidenden Tieren zugefügt werden, bedeutet der Vorschlag des Untersuchungsausschusses, daß die derzeitige Regelung der Haftung der Eisenbahn bis auf weiteres in Geltung bleibt. Es wäre an und für sich wünschenswert gewesen, daß die geltende Gesetzgebung über die Haftung der Eisenbahn ganz durch ein neues Gesetz ersetzt worden wäre. Aus mehreren Gründen ist es dem Untersuchungsausschuß jedoch nicht möglich gewesen, in diesem Zusammenhang eine solche Lösung vorzuschlagen.

Résumé

En 1966 a été conclue à Berne, comme complément à la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV), une convention additionnelle relative à la responsabilité du chemin de fer pour la mort et les blessures de voyageurs. Cette convention additionnelle est entrée en vigueur le 1er janvier 1973.

La convention additionnelle a pour but d'établir, dans toute la mesure possible, des règles uniformes pour juger de la responsabilité des chemins de fer lorsque des voyageurs sont victimes d'accidents au cours de voyages internationaux par chemin de fer. La protection sous forme de dommages-intérêts que cette convention vise à assurer aux voyageurs comprend le temps pendant lequel ceux-ci se trouvent dans le train, montent dans le train ou en descendent. La responsabilité selon la convention ne couvre en principe que les dommages aux voyageurs. Si un chemin de fer est responsable de dommages aux voyageurs, il doit également verser une indemnisation pour les dommages causés aux biens que le voyageur accidenté avait sur lui ou avec lui comme colis à main.

Cette convention implique que les chemins de fer ont une responsabilité objective pour les dommages subis par les voyageurs du fait d'accidents liés à l'exploitation ferroviaire. Pour l'établissement de la responsabilité la négligence éventuelle d'une personne ressortissant aux chemins de fer n'entre donc pas en considération. Par contre, si le dommage est dû en fin de compte à un facteur extérieur à l'exploitation ferroviaire — par exemple, à un phénomène naturel ou à l'action d'une tierce personne — les chemins de fer peuvent être considérés comme non responsables. On ne peut toutefois conclure à leur non responsabilité que s'ils montrent que, bien qu'ils aient pris toutes les mesures nécessitées par les circonstances, il n'a pas été possible d'éviter ce facteur étranger à leur exploitation ni d'empêcher que ce facteur ait des conséquences dommageables. De plus, les chemins de fer ne sont pas responsables dans la mesure où ils prouvent que c'est le voyageur lui-même qui a été la cause des dommages subis par lui.

La convention additionnelle établit en outre les formes de dommages qui, en toutes circonstances, doivent faire l'objet d'une indemnisation. Par contre, elle ne comporte pas de réglementation matérielle précise concernant la détermination des dommages-intérêts. Cette question doit être réglée d'après le droit national applicable, c'est-à-dire, en général, le

droit du pays où le voyageur a été accidenté.

Outre les règles qui viennent d'être indiquées, la convention contient principalement des dispositions sur la procédure à suivre lorsque sont présentées des demandes en dommages-intérêts visant les chemins de fer.

Actuellement, la convention additionnelle est valable entre 21 États européens et quelques États non-européens. Le fait que presque tous les États de notre continent sont parties à la convention additionnelle constitue en soi une raison pour que la Suède souscrive à cette convention et semble d'ailleurs impliquer que la convention additionnelle est généralement considérée comme un règlement satisfaisant de la matière en question. La commission d'enquête, qui partage ce point de vue, propose que la Suède donne au plus tôt son adhésion.

Cette adhésion n'implique pas que la Suède soit obligée d'appliquer les règles de la convention pour d'autres personnes que celles qui voyagent sur la base d'un titre de transport international. Si les règlements actuellement en vigueur au sujet de la responsabilité des chemins de fer lors du transport des voyageurs étaient maintenus pour les transports intérieurs, cela créerait des différences dans le traitement légal des dommages-intérêts entre les personnes effectuant des voyages internationaux et celles voyageant dans le pays. Compte tenu notamment du fait que la responsabilité des chemins de fer selon la législation suédoise en vigueur suppose qu'une personne ressortissant aux chemins de fer se soit rendue coupable de négligence, la première catégorie de voyageurs se trouverait alors dans une situation privilégiée par rapport à la seconde. Pour éviter cette disparité, la commission d'enquête a été chargée de proposer une coordination des règles applicables au transport international des passagers et au transport des passagers à l'intérieur du pays. Dans le projet actuellement présenté de "Loi sur la responsabilité des chemins de fer pour le transport des voyageurs", la commission d'enquête a cherché à établir une telle coordination en proposant une réglementation selon laquelle les dispositions de la convention doivent, dans une large mesure, comporter une application correspondante pour le transport des voyageurs à l'intérieur du pays. La commission propose en outre certains amendements de la réglementation actuelle en raison de l'adhésion de la Suède à la convention et de l'adaptation de la loi susmentionnée à la législation en vigueur.

Comme il a été indiqué, la législation proposée ne traite pas de la responsabilité des chemins de fer pour les dommages causés par leur exploitation à d'autres personnes que les voyageurs. Pour ce qui est de ces dommages — par exemple, pour les dommages causés à une personne traversant un passage à niveau, ou au propriétaire d'animaux en pâture, le projet de la commission d'enquête implique donc que le réglementation actuelle concernant la responsabilité des chemins de fer continuera à être valable jusqu'à nouvel ordre. Il eût été souhaitable en soi que la législation en vigueur sur la responsabilité des chemins de fer fût entièrement remplacée par une nouvelle loi. Toutefois, pour différentes raisons, la commission d'enquête n'a pu proposer à présent une telle solution.

Författningsförslag

1. Förslag till Lag om järnvägs ansvarighet vid befordran av resande

Härigenom förordnas som följer.

Inledande bestämmelser

1 § Denna lag är tillämplig på befordran av resande med järnväg. Vad i 2–11 §§ föreskrives om järnväg skall ha motsvarande tillämpning på tunnelbana och spårväg.

Bestämmelserna i 12–18 §§ gäller endast i fråga om befordran som avses i tilläggskonventionen den 26 februari 1966 till det internationella fördraget om befordran med järnväg av resande och resgods (*internationell befordran*).

2 § Bestämmelserna i denna lag får ej åsidosättas genom avtal till den resandes nackdel.

Förutsättningar för ansvarighet

3 § Har resande tillfogats personskada genom händelse som sammanhänger med järnvägsdriften och som inträffat medan han uppehöll sig i eller steg på eller av järnvägsfordon, skall järnvägen ersätta skadan även om varken järnvägen eller någon för vilken den svarar har vållat skadan.

Järnvägen är dock fri från ansvarighet, om händelsen framkallats genom att en för järnvägsdriften främmande omständighet inverkat på denna och järnvägen icke hade kunnat undvika detta eller förebygga följderna därav, även om den vidtagit alla rimliga åtgärder.

4 § Har i samband med personskada, för vilken järnvägen är ansvarig enligt 3 §, egendom som den skadade bar på sig eller medförde som handresgods helt eller delvis gått förlorad eller skadats, är järnvägen ansvarig även för sådan skada.

Har i annat fall egendom som resande bar på sig eller medförde som handresgods helt eller delvis gått förlorad eller skadats genom händelse som sammanhänger med järnvägsdriften och inträffat under beford-

ringen, är järnvägen ansvarig endast om fel eller försummelse visas ligga järnvägen till last.

5 § Om järnvägen till följd av tillfälligt avbrott i järnvägsdriften är nödsakad att befordra eller låta befordra resande med annat transportmedel och den resande till följd av denna befordran lider personskada eller sådan sakskada som avses i 4 §, skall järnvägens ansvarighet bedömas efter de regler som gäller för det använda befordringssättet. Bestämmelserna i 9 och 10 §§ skall dock tillämpas.

6 § Järnvägen är ansvarig för varje åtgärd eller underlåtenhet i tjänsten av den som är anställd hos järnvägen eller eljest anlitas för järnvägsdriften.

7 § Om atomskada gäller särskilda bestämmelser.

Ersättnings storlek m. m.

8 § Skadestånd som utgår enligt denna lag bestämmes med tillämpning av skadeståndslagen 5 kap. 2–5 §§.

Vid sakskada är järnvägens ersättningsskyldighet begränsad till 5 000 kronor för en och samma resande, såvida icke uppsåt eller grov vårdslöshet ligger järnvägen till last.

Bestämmelser om rättegång m. m.

9 § Rätten att erhålla ersättning av järnvägen för skada som avses i denna lag är, oavsett vilken grund som åberopas för talan, förlorad om talan icke väckts inom tre år från det den händelse inträffade som orsakade skadan eller, om talan avser anspråk på grund av att händelsen lett till resandes död, inom tre år från dödsfallet, dock högst fem år från det händelsen inträffade.

10 § Talan mot järnväg om ersättning för skada som avses i denna lag får väckas i Sverige endast om skadan inträffat i samband med trafik på svensk bana eller med svensk tåg färja.

Talan får väckas, förutom vid domstol som är behörig enligt rättegångsbalken, vid domstolen i avreseorten, bestämmelseorten eller, om skadan inträffat i samband med trafik med svensk tåg färja, i ort på tåg färjelinjen.

11 § Bestämmelse i denna lag om förutsättningar för eller begränsning av järnvägens ansvarighet skall tillämpas även om anspråk, som kunnat grundas på 3 eller 4 §, göres gällande mot järnvägen på annan grund.

Motsvarande skall gälla om anspråk som avses i första stycket riktas mot någon, för vilken järnvägen svarar enligt 6 §.

Särskilda bestämmelser om internationell befordran

12 § Är järnväg skyldig att till följd av skada vid internationell befordran utge ersättning för hinder eller förlust i den skadades näring eller för förlorat underhåll, skall ersättningen utges som engångsbelopp, om ej den skadelidande begär annat.

13 § Har järnväg vid internationell befordran ådragit sig ersättningsskyldighet enligt 4 § första stycket skall vid tillämpning av 8 § andra stycket i stället för 5 000 kronor gälla ett belopp om 2 000 franc. Med franc förstås en guldfranc med en vikt av tio trettioendels gram och niohundra tusendelars finhet.

14 § Den som är berättigad till ersättning för skada vid internationell befordran kan fordra ränta på ersättningsbelopp med fem procent per år från och med den dag då förfarande som avses i 17 § första stycket inleddes eller, om sådant förfarande ej inletts, från och med dagen då talan väcktes vid domstol. Hade järnvägen vid angivna tidpunkt icke tillgång till uppgifter om de omständigheter, på vilka beräkningen av ersättningens storlek grundats, skall ränta dock ej utgå för tiden innan järnvägen fått kännedom om dessa.

15 § Vill någon kräva ersättning för skada vid internationell befordran, skall han, om han ej framställer kravet inom tre månader från det han fick kännedom om skadan, inom denna tid lämna meddelande om skadefallet till järnväg som anges i andra stycket.

Meddelande enligt första stycket får lämnas till vilken som helst av följande järnvägar, förutsatt att järnvägen har sitt säte inom Sverige eller annan stat som är ansluten till den i 1 § andra stycket nämnda konventionen:

1. järnväg som trafikerar den sträcka på vilken skadefallet inträffade,
2. järnvägen i avreseorten,
3. järnvägen i bestämmelseorten,
4. järnvägen 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 händelsen, behöver meddelande ej lämnas.

16 § Har den som vill kräva skadestånd underlåtit att lämna meddelande fastän skyldighet därtill förelegat enligt 15 §, skall han anses ha förlorat rätten till ersättning, om ej underlåtenheten beror på förhållande som icke kan läggas honom till last som försummelse.

17 § Vill någon utan domstols- eller skiljemannaförfarande kräva ersättning för skada vid internationell befordran, skall anspråket framställas i administrativ ordning på sätt regeringen föreskriver.

Framställes anspråk på ersättning i administrativ ordning, 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 åtföljt framställningen. Medges anspråket delvis, fortsätter angivna tid att löpa endast beträffande vad som kvarstår såsom tvistigt. Påstår någon att krav eller svar på detta mottagits av motparten eller att handlingarna blivit återställda, ankommer det på honom att styrka att så skett. Förnyat krav rörande samma sak medför ej ytterligare uppehåll i den tid inom vilken talan skall väckas.

18 § Utan hinder av att järnvägs ansvarighet till följd av bestämmelserna i 5 § första punkten är att bedöma efter regler som gäller för annat transportmedel, skall vid internationell befordran förutom 9 och 10 §§ även 15–17 §§ tillämpas.

Denna lag träder i kraft den dag regeringen förordnar.

2. Förslag till

Lag om ändring i lagen (1886 nr 7 s. 1) angående ansvarighet för skada i följd av järnvägs drift

Härigenom förordnas i fråga om lagen (1886 nr 7 s. 1) angående ansvarighet för skada i följd av järnvägs drift

dels att 2 § skall ha nedan angivna lydelse,

dels att i lagen skall införas en ny paragraf, 6 a §, av nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse

2 § Har i följd av järnvägs drift någon ljutit döden eller lidit kroppsskada, och ligger vållande därtill järnvägens förvaltning eller betjäning till last, skall järnvägens innehavare utgiva skadestånd enligt de i *strafflagen* stadgade grunder såsom om han själv vållat skadan.

Föreslagen lydelse

2 § Har i följd av järnvägs drift någon ljutit döden eller lidit kroppsskada, och ligger vållande därtill järnvägens förvaltning eller betjäning till last, skall järnvägens innehavare utgiva skadestånd enligt de i *skadeståndslagen* (1972:207) stadgade grunder såsom om han själv vållat skadan.

I fråga om personskada, som tillfogats resande medan han uppehöll sig i eller steg på eller av järnvägsfordon, gäller bestämmelser i lagen (1975:00) om järnvägs ansvarighet vid befordran av resande.

6 a § *Utan hinder av föreskrifterna i 5 och 6 §§ gäller i fråga om skada beträffande egendom, som resande bar på sig eller medförde som handresgods under befordran, bestämmelser i lagen (1975:00) om järnvägs ansvarighet vid befordran av resande.*

Denna lag träder i kraft den dag regeringen förordnar.

3. Förslag till

Lag om ändring i 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

Härigenom förordnas att 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 skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

Har skada uppstått i följd av elektrisk järnvägs drift, skola bestämmelserna i lagen den 12 mars 1886 angående ansvarighet för skada i följd av järnvägs drift äga motsvarande tillämpning.

Vad sålunda föreskrivits skall icke medföra skyldighet för ägare eller innehavare av elektrisk järnväg att utgiva ersättning vare sig för skada, som uppkommit genom inverkan av elektrisk ström, eller då till följd av olycksfall i arbete sådan i järnvägens tjänst eller arbete anställd arbetare, som avses i lagen om försäkring för olycksfall i arbete, varder dödad eller skadad, utan gälle för dessa fall vad särskilt är stadgat.

Föreskrifterna i andra stycket utgöra dock ej hinder mot att i fråga om skada genom inverkan av elektrisk ström tillämpa lagen (1975:00) om järnvägs ansvarighet vid befordran av resande.

Denna lag träder i kraft den dag regeringen förordnar.

4. Förslag till

Lag om ändring i lagen (1963:138) i anledning av Sveriges anslutning till de internationella fördragen angående godsbefordran å järnväg samt angående befordran å järnväg av resande och resgods

Härigenom förordnas att 1 § lagen (1963:138) i anledning av Sveriges anslutning till de internationella fördragen angående godsbefordran å järnväg samt angående befordran å järnväg av resande och resgods skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse

1 § I denna lag äro under benämningen de internationella fördragen sammanfattade i de den 25 februari 1961 i Bern avslutade internationella fördragen angående godsbefordran å järnväg samt angående befordran å järnväg av resande och resgods, så ock ändringar eller tillägg som kunna komma att ske i nämnda fördrag.

Med järnväg förstås i denna lag sådant transportföretag inom eller utom riket, å vilket de internationella fördragen hava avseende.

Vad i 4–8 §§ föreskrives om verkställighet av utländsk domstols dom skall även tillämpas på dom angående anspråk som grundas på den i Bern den 26 februari 1966 avslutade tilläggskonventionen till det internationella fördraget angående befordran å järnväg av resande och resgods.

Denna lag träder i kraft den dag regeringen förordnar.

5. Förslag till

Kungl. Maj:ts kungörelse om handläggning i administrativ ordning av vissa ersättningskrav mot järnväg m. m.

Kungl. Maj:t förordnar följande.

1 § Den som i enlighet med 17 § första stycket lagen (1975:00) om järnvägs ansvarighet vid befordran av resande vill kräva skadestånd av järnväg i administrativ ordning, skall framställa kravet skriftligen hos någon av följande järnvägar, oavsett om järnvägen är svensk eller utländsk:

1. järnväg som trafikerar den sträcka på vilken skadefallet inträffade,
2. järnvägen i avreseorten,

3. järnvägen i bestämmelseorten,

4. järnvägen i den resandes hemort eller vanliga uppehållsort.

Framställes kravet muntligen hos svensk järnväg, som anges i första stycket, skall järnvägen uppteckna kravet.

Framställning enligt första stycket kan icke göras hos utländsk järnväg, vilken ej har sitt säte inom stat som tillträtt tilläggskonventionen den 26 februari 1966 till det internationella fördraget om befordran med järnväg av resande och resgods.

2 § Gör någon skriftlig framställning om ersättning av järnväg för skada, som omfattas av den i 1 § tredje stycket nämnda konventionen och som inträffat i samband med befordran i främmande konventionsstat eller ombord på tågfärja, som för sådan stats flagga, är svensk järnväg, som anges i 1 § första stycket 1-4, likaledes skyldig att ta emot framställningen.

3 § Om handling som åberopas till stöd för kravet inges i avskrift, får järnvägen begära att avskriftens riktighet behörigen styrkes.

4 § Har järnväg mottagit framställning enligt 1 eller 2 §, skall järnvägen på begäran utfärda skriftligt bevis härom och i beviset ange dagen för mottagandet.

5 § Innefattar framställning, som avses i 1 eller 2 §, krav mot annan järnväg än den som mottagit framställningen, skall den mottagande järnvägen utan dröjsmål överlämna framställningen till den järnväg mot vilken kravet riktas.

6 § Svensk järnväg som anges i 1 § första stycket är skyldig att ta emot meddelande som lämnas enligt 15 § lagen (1975:00) om järnvägs ansvarighet vid befordran av resande samt motsvarande meddelande om skadefall som avses ovan i 2 §.

Har meddelandet gjorts muntligen, skall järnvägen utfärda bevis om mottagandet och i beviset ange dagen härför. Sådant bevis skall även eljest utfärdas, om den som lämnar meddelandet begär det.

7 § Kan ansvarighet på grund av händelse varom meddelande mottagits enligt 6 § första stycket komma i fråga för annan järnväg än den som har mottagit meddelandet, skall sådan järnväg ofördröjligen underrättas om innehållet i meddelandet.

Denna kungörelse träder i kraft den dag regeringen förordnar.

6. Förslag till

Kungl. Maj:ts kungörelse om ändring i järnvägstrafikstadgan (1966:202)

Kungl. Maj:tt förordnar att 14, 82, 87 och 94 §§ järnvägstrafikstadgan (1966:202) skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse

14 § För förlust eller minskning av eller skada på handresgods är järnvägen ansvarig endast om fel eller försummelse ligger järnvägen till last.

För penningar, värdepapper, dokument, föremål av ädel metall, ädelstenar, konstföremål och andra dyrbarheter är järnvägens ansvarighet begränsad till ettusen kronor för en och samma resande, om järnvägen ej förorsakat förlusten, minskningen eller skadan uppsåtliga eller av grov oaktsamhet.

82 § Järnvägen äger förbehålla sig att resande som vill göra gällande rätt till ersättning av järnvägen för förlust eller minskning av eller skada på handresgods skall göra anmärkning om förlusten, minskningen eller skadan hos järnvägen inom tio dagar efter det resan avslutades vid äventyr att han förlorar sin talan.

87 § Järnvägen äger förbehålla sig att talan mot järnvägen på grund av stadgan eller befordringsavtal skall väckas inom ett år från tid som anges i andra stycket.

Tiden räknas

a) i fråga om ersättning för handresgods: från dagen då det

Föreslagen lydelse

14 § I fråga om järnvägs ansvarighet för förlust eller minskning av eller skada på handresgods gäller lagen (1975:00) om järnvägs ansvarighet vid befordran av resande.

82 § Järnvägen äger förbehålla sig att den som vill göra gällande rätt till ersättning av järnvägen för att egendom, som resande under befordran bar på sig eller medförde som handresgods, helt eller delvis gått förlorat eller skadats skall inom tre månader från det att han fått kännedom om förlusten eller skadan göra anmärkning om denna hos järnvägen vid äventyr att han förlorar sin talan.

87 § Järnvägen äger förbehålla sig att talan mot järnvägen på grund av stadgan eller befordringsavtal skall väckas inom ett år från tid som anges i andra stycket. Vad nu sagts gäller dock ej anspråk som avses i lagen (1975:00) om järnvägs ansvarighet vid befordran av resande.

Tiden räknas

förlorades, minskades eller skadades;

b) i fråga om ersättning för förlust av inskrivet resgods: från utgången av den i 26 § tredje stycket angivna tiden;

c) i fråga om ersättning för förlust av gods: från utgången av den i 61 § angivna tiden;

d) i fråga om ersättning för minskning av eller skada på inskrivet resgods eller gods: från dagen då det utlämnades, om annat ej följer av tredje stycket;

e) i fråga om ersättning på grund av dröjsmål med utlämning av inskrivet resgods eller gods: från dagen då det utlämnades;

f) i fråga om återbetalning av vad järnvägen uppburit i befordringsavgift och extra avgift samt i ersättning för kostnad: från betalningsdagen eller, om särskilt avräkningsförfarande ägt rum, från den dag då avräkning skett;

g) i fråga om utbetalning av efterkravsbelopp som järnvägen uppburit av mottagaren eller av ersättning på grund av försummelse att uttaga efterkravsbelopp: från den dag då järnvägen uppburit eller bort uppbära beloppet;

h) i fråga om utgivande av överskott vid försäljning som verkställt av järnvägen: från försäljningsdagen;

i) i annat fall än som avses under a)–h): från det anspråket eller fordringen tillkom.

Har inskrivet resgods eller gods lagts upp till förvaring med stöd av bestämmelse i stadgan, räknas i fall som avses i andra stycket under *d)* tiden från den dag då upplägningen skedde.

a) i fråga om ersättning för förlust av inskrivet resgods: från utgången av den i 26 § tredje stycket angivna tiden;

b) i fråga om ersättning för förlust av gods: från utgången av den i 61 § angivna tiden;

c) i fråga om ersättning för minskning av eller skada på inskrivet resgods eller gods: från dagen då det utlämnades, om annat ej följer av tredje stycket;

d) i fråga om ersättning på grund av dröjsmål med utlämning av inskrivet resgods eller gods: från dagen då det utlämnades;

e) i fråga om återbetalning av vad järnvägen uppburit i befordringsavgift och extra avgift samt i ersättning för kostnad: från betalningsdagen eller, om särskilt avräkningsförfarande ägt rum, från den dag då avräkning skett;

f) i fråga om utbetalning av efterkravsbelopp som järnvägen uppburit av mottagaren eller av ersättning på grund av försummelse att uttaga efterkravsbelopp: från den dag då järnvägen uppburit eller bort uppbära beloppet;

g) i fråga om utgivande av överskott vid försäljning som verkställt av järnvägen: från försäljningsdagen;

h) i annat fall än som avses under a)–g): från det anspråket eller fordringen tillkom.

Har inskrivet resgods eller gods lagts upp till förvaring med stöd av bestämmelse i stadgan, räknas i fall som avses i andra stycket under *c)* tiden från den dag då upplägningen skedde.

Utän hinder av förbehåll som avses i första stycket får talan väckas inom tre år från tid som anges i andra stycket när talan avser ersättning till följd av uppsåtligt eller grovt oaktsamt handlande eller grundas på svikligt förfarande.

94 § Järnvägen äger förbehålla sig att tvist med anledning av befordringsavtal skall avgöras av skiljemän enligt denna stadga.

94 § Järnvägen äger förbehålla sig att tvist med anledning av befordringsavtal skall avgöras av skiljemän enligt denna stadga. *Sådant förbehåll får dock ej göras beträffande fråga som regleras i lagen (1975:00) om järnvägs ansvarighet vid befordran av resande.*

Denna kungörelse träder i kraft den dag regeringen förordnar.

7. Förslag till

Kungl. Maj:ts kungörelse om ändring i kungörelsen (1964:872) om befrielse i visst fall för utlänning från skyldighet att i rättegång ställa säkerhet för kostnad och skada

Kungl. Maj:t förordnar att kungörelsen (1964:872) om befrielse i visst fall för utlänning från skyldighet att i rättegång ställa säkerhet för kostnad och skada¹ skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse

Medborgare i främmande stat och juridisk person, som bildats i främmande stat enligt dess lag, äro befriade från skyldighet att ställa säkerhet enligt 1 § nämnda lag i rättegång vid svensk domstol mot svensk man i anledning av frakt- eller befordringsavtal, som avses i något av de i Bern den 25 februari 1961 undertecknade internationella fördragen angående godsbefordran å järnväg (CIM) samt angående befordran å järnväg av resande och resgods (CIV).

Föreslagen lydelse

Medborgare i främmande stat och juridisk person, som bildats i främmande stat enligt dess lag, äro befriade från skyldighet att ställa säkerhet enligt 1 § nämnda lag i rättegång vid svensk domstol mot svensk man i anledning av frakt- eller befordringsavtal, som avses i något av de i Bern den 25 februari 1961 undertecknade internationella fördragen angående godsbefordran å järnväg (CIM) samt angående befordran å järnväg av resande och resgods (CIV) *eller i anledning av anspråk som grundas på den i Bern den 26 februari*

¹ Kungörelsen meddelades med stöd av lagen (1886 nr 84 s. 14) angående skyldighet för utländsk man att i rättegång vid svensk domstol mot inländsk man ställa borgen för kostnad och skada, vilken lag avses med uttrycket "nämnda lag".

1966 undertecknade tilläggskonventionen till CIV.

Denna kungörelse träder i kraft den dag regeringen förordnar.

I Allmän motivering

1 Järnvägsrättens framväxt

1.1 Inrikes befordran

Att med hjälp av någon särskild kraftkälla få vagnar att rulla längs "skenor" är en transportteknik som var känd redan under antiken. Skenorna var i äldsta tid av sten eller trä, men sedan man i slutet av 1700-talet börjat göra skenor av metall, kan man med viss rätt beteckna spåranläggningarna som järnvägar. Först sedan man i stället för hästar eller liknande kraftkällor börjat använda lokomotiv för att driva vagnar, finns det emellertid anledning att tala om järnvägsdrift i modern mening.

De första svenska järnvägarna med lokomotivdrift togs i bruk år 1856. Redan efter kort tid stod det klart, att frågan om ersättningsskyldigheten för de omfattande skador på person och egendom som visade sig kunna uppkomma vid användandet av det nya transportmedlet inte kunde få någon tillfredsställande lösning inom ramen för gällande skadeståndsregler. Enligt dessa kunde ersättningsskyldighet åläggas endast den som genom vårdslöshet vållat skadan. Efter den första stora järnvägsolyckan, vilken inträffade i Sandsjö den 23 december 1864 och ledde till att 7 personer dödades och 11 skadades, kunde således de skadelidande för sina krav på ersättning hålla sig enbart till den lokomotivförare som ansågs vållande till olyckan. Då denne naturligt nog inte på långt när kunde fullgöra den samlade skadeståndsskyldigheten, gjordes hos riksdagen en hemställan att staten skulle överta hans skadeståndsskyldighet. I samband härmed anhöll riksdagen år 1866 om utredning av frågan om behovet av särskild lagstiftning beträffande ersättningsskyldigheten för skada som uppkommit vid järnvägstrafik. Riksdagens framställning remitterades till styrelsen för statens järnvägstrafik, som i ett år 1867 avgivet yttrande förordade en lagstiftning, genom vilken järnvägen skulle få en långtgående ansvarighet för skada som genom järnvägsdriften tillfogats resande eller befordrat gods. Däremot skulle den tilltänkta lagstiftningen inte innehålla någon särskild reglering av järnvägens skadeståndsskyldighet gentemot utomstående personer. Arbetet på en särskild järnvägslagstiftning blev härefter liggande nere under lång tid. Först år 1884 togs det upp på nytt och resulterade sedermera i *lagen* (1886 nr 7 s. 1) *angående ansvarighet för skada i följd av järnvägs drift*.

I åtskilliga främmande länder hade man redan tidigare genomfört

särskild lagstiftning om ansvarigheten för skador vid järnvägsdrift. Därvid hade vad beträffar grunderna för järnvägens ansvarighet för personskada uppkommit i huvudsak två typer av järnvägsansvarighet. Den ena typen, som representerades av den tyska och den österrikisk-ungerska lagstiftningen, utmärktes av att järnvägen blev ansvarig för varje personskada som orsakats av järnvägsdriften, såvida inte järnvägen förmådde styrka att skadan härrörde från "högre makt" eller från den skadades eget vållande. Den andra typen, till vilken lagstiftningen i England, Frankrike, Belgien och Italien hörde, karaktäriserades av att järnvägen blev ansvarig endast om den skadelidande visade, att skadan orsakats av vårdslöshet vid utövandet av järnvägsdriften, varvid driftspersonalens vårdslöshet skulle tillräknas järnvägen.

Med 1886 års lag fick Sverige en lagstiftning av den senare typen. Lagregleringen av ansvarigheten för personskada innebar nämligen att järnvägens innehavare – utöver det ansvar för eget vållande som han hade att bära enligt allmänna regler – endast behövde påta sig ansvaret för de skador som vållats av järnvägens "förvaltning eller betjäning", dvs. av dess personal i högre eller lägre ställning. För ansvarigheten var det utan betydelse om den skadade var resande, anställd hos järnvägen eller utomstående. En längre gående ansvarighet pålades järnvägen endast i fråga om vissa brandskador, t.ex. när brand orsakats av gnistor från lokomotivet.

Genom uttryckligt stadgande gjordes 1886 års lag tillämplig endast på sådan järnväg, på vilken befordringen "verkställes medelst ångkraft". Sedan också elektricitet börjat användas som kraftkälla för järnvägsdrift stadgades genom en särskild lag 1904, att bestämmelserna i 1886 års lag skulle ha motsvarande tillämpning när skada uppstått till följd av elektrisk järnvägs drift. 1904 års lag ersattes sedermera med den ännu gällande *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*.

Om reglerna i 1886 års lag undantagslöst skulle gälla också för elektrisk järnväg, skulle de även bli tillämpliga på skada som till följd av järnvägens drift uppkommit genom inverkan av elektrisk ström. Vid tillkomsten av 1904 års lag gällde emellertid för sådan skada redan den särskilda ansvarighet som tillskapats genom *lagen (1902 nr 71 s. 1), innefattande vissa bestämmelser om elektriska anläggningar*. Enligt 4 § i denna lag svarar innehavaren av elektrisk anläggning i huvudsak för all skada genom inverkan av elektrisk ström från anläggningen, om inte skadan tillkommit genom händelse av högre hand och anläggningens innehavare inte kunnat avvända skadan genom iakttagande av föreskrivna skyddsåtgärder. Det skadeståndsrättsliga skyddet för den som till följd av järnvägsdrift utsatts för skada genom inverkan av elektrisk ström skulle således inte förbättras, om skadestandsreglerna i 1886 års lag skulle träda i stället för motsvarande regler i 1902 års lag. Genom undantagsbestämmelser i 1904 års lag och senare i 1916 års lag lämnades därför skada genom inverkan av elektrisk ström utanför tillämpningsområdet för de järnvägsrättsliga ansvarighetsreglerna.

Järnvägsdrift med användande av andra kraftkällor än ånga eller elektricitet har formellt inte underkastats lagreglering. Icke desto mindre har i rättspraxis skada som orsakats av ett dieselmotordrivet järnvägsfordon ansetts hänförlig under 1886 års lag (NJA 1963 s. 28).

Från regleringen i 1886 års lag undantogs skada på gods, som ”järnvägens förvaltning eller betjäning för befordran mottagit”. I fråga om järnvägens ansvarighet för sådan skada skulle gälla vad ”därom är eller framdeles varder särskilt stadgat”. Vid tillkomsten av 1886 års lag gällde beträffande statens järnvägars ansvarighet för gods, som mottagits för befordran, ett reglemente av den 4 april 1862, medan de enskilda järnvägarnas ansvarighet i detta avseende reglerades av det trafikreglemente som Kungl. Maj:t enligt en kungörelse den 11 december 1874 hade att fastställa för varje sådan järnväg, innan den fick öppnas för allmän trafik. De olika trafikreglementena, vilka alla hade likartat innehåll, ersattes så småningom med den på alla järnvägar tillämpliga järnvägstrafikstadgan av den 24 januari 1914. Denna stadga ersattes i sin tur av en ny järnvägstrafikstadga den 12 juni 1925, vilken var i kraft från 1926 till 1966, då den efterträddes av den nu gällande *järnvägstrafikstadgan* (1966:202).

Utöver bestämmelserna om järnvägens ansvarighet för egendom som överlämnats till järnvägen för befordran, dvs. vad som betecknas som inskrivet resgods eller som gods, innehåller järnvägstrafikstadgan bl. a. vissa bestämmelser om befordran av resande och sådan egendom som den resande får föra med sig på resan och som inte överlämnas i järnvägens vård, s. k. handresgods. På några punkter regleras i järnvägstrafikstadgan spörsmål som i och för sig faller under 1886 års lag.

Den lagreglering av järnvägsbefordran som skett genom 1886 och 1916 års lagar och genom järnvägstrafikstadgan är inte avsedd att vara uttömmande. Ytterligare normer kan upptas i de *normalvillkor* som skall finnas för varje järnväg som bedriver allmän trafik. Om parterna är ense därom, kan emellertid avvikelser göras från normalvillkoren, liksom parterna kan göra tillägg till dessa i form av särskilt avtalade befodringsvillkor. Avtalsfriheten är emellertid begränsad på så sätt, att överenskommelser, som innefattar inskränkning av rättigheter som trafikanten skall vara tillförsäkrad enligt järnvägstrafikstadgan, inte blir bindande för trafikanten.

1.2 Internationell befordran

Redan på 1870-talet började man på kontinenten att arbeta på tillskapandet av enhetliga regler för internationell järnvägsbefordran. Ett resultat av detta arbete utgjorde det internationella fördrag angående godsbefordran på järnväg som undertecknades i Bern den 14 oktober 1890 av ett tiotal stater och sedermera biträdades av ytterligare ett antal stater, däribland Sverige. För Sveriges del skedde tillträdet den 1 december 1907.

För att tillträdet skulle kunna ske måste vissa ändringar göras i gällande lagstiftning, främst vad beträffar vissa exekutionsrättsliga frågor.

Dessa ändringar genomfördes genom lagen den 22 november 1907 i anledning av Sveriges anslutning till den internationella godstrafikkonventionen. I övrigt överflyttades konventionens bestämmelser inte till någon intern svensk författning. Vid tidpunkten för Sveriges tillträde till godstrafikkonventionen hade arbeten redan påbörjats på en enhetlig reglering även av internationell järnvägsbefordran av resande och resgods. Ett utkast till internationellt fördrag angående detta ämne hade framlagts 1905. Det dröjde emellertid till den 23 oktober 1924 innan ett internationellt fördrag angående befordran på järnväg av resande och resgods kunde undertecknas. Samma dag undertecknades ett nytt fördrag angående godsbefordran på järnväg. De båda fördragen gjordes tillämpliga på Sverige från den 1 oktober 1928. I samband därmed ersattes 1907 års lag av en ny lag med motsvarande innehåll.

1924 års båda fördrag har sedermera ersatts med nya fördrag, slutna i Rom den 23 november 1933. I dessas ställe har kommit fördrag av den 25 oktober 1952, vilka i sin tur ersatts med fördrag av den 25 februari 1961. De sistnämnda fördragen är ännu gällande, men nya fördrag har slutits den 7 februari 1970 såväl i fråga om godsbefordran som i fråga om befordran av resande och resgods. De nya fördragen är avsedda att träda i kraft den 1 januari 1975. Såväl 1933 som 1952 och 1961 års fördrag har tillträtts av Sverige. De senare förklarades genom kungörelse (1964:870) vara tillämpliga för Sverige från den 1 januari 1965. Liksom tidigare är endast vissa av fördragens bestämmelser återgivna i lag. Numera återfinns dessa bestämmelser i *lagen* (1963:138) *i anledning av Sveriges anslutning till de internationella fördragen angående godsbefordran å järnväg samt angående befordran å järnväg av resande och resgods*.

Det internationella fördraget angående godsbefordran med järnväg brukar med en förkortning av dess franska benämning kallas CIM. På motsvarande sätt brukar fördraget angående befordran av resande och resgods betecknas CIV.

För att underlätta och trygga tillämpningen av CIM och CIV har ett centralt organ inrättats. Detta organ, *centralbyrån för internationella järnvägstransporter*, är verksamt sedan tillkomsten av 1890 års CIM. Centralbyrån har sitt säte i Bern.

Redan på ett tidigt stadium av arbetet på att skapa ett internationellt fördrag angående järnvägsbefordran av resande och resgods gjordes det försök att få till stånd materiella regler om järnvägens ansvarighet för personskada som tillfogas resande. Dessa försök misslyckades emellertid och CIV kom att i detta avseende endast innehålla en internationellt-privaträttslig regel av innebörd att järnvägens ansvarighet skulle bedömas enligt rättsreglerna i den stat där den skadeorsakande händelsen tilldragit sig. Först på 1950-talet grep man sig åter an med uppgiften att också i materiellt hänseende skapa en enhetlig reglering av järnvägens ansvarighet för personskada, som tillfogas resande under internationell befordran.

Av olika skäl beslöt man att inte genomföra denna reglering inom CIV:s ram utan i form av en tilläggsöverenskommelse till CIV. En sådan överenskommelse kom slutligen till stånd genom den i Bern den 26 februari 1966 avslutade *tilläggskonventionen till det internationella*

fördraget angående befordran å järnväg av resande och resgods (CIV) av den 25 februari 1961 om järnvägs ansvarighet i fall resande dödas eller skadas. Tilläggskonventionen trädde i kraft den 1 januari 1973 och gäller numera mellan 26 stater, nämligen Algeriet, Belgien, Bulgarien, Danmark, Finland, Frankrike, Förbundsrepubliken Tyskland, Grekland, Irak, Jugoslavien, Liechtenstein, Luxemburg, Marocko, Nederländerna, Norge, Polen, Portugal, Schweiz, Spanien, Storbritannien, Syrien, Tjeckoslovakien, Turkiet, Tyska Demokratiska Republiken, Ungern och Österrike.

Konventionen om järnvägs ansvarighet i fall resande dödas eller skadas utgör som nämnts ett tillägg till 1961 års CIV. Som framgått av det tidigare sagda avses 1961 års CIV upphöra att gälla den 1 januari 1975, då i stället 1970 års CIV skall träda i kraft. I och med att 1961 års CIV upphör att gälla skulle även den därtill knutna tilläggskonventionen förlora sin giltighet. Till förhindrande härav har den 9 november 1973 träffats en överenskommelse av innebörd att tilläggskonventionen i stället anknyts till 1970 års CIV.

2 Gällande rätt

2.1 Innehållet i 1886 års lag

2.1.1 *Begreppet järnväg*

1886 års lag inleds med en definition av lagens järnvägsbegrepp. Denna definition ger dock inte någon närmare beskrivning av hur en transportanläggning skall vara beskaffad för att den skall anses vara en järnväg utan fastslår endast att som järnväg i lagens mening skall betraktas sådan "järnväg, å vilken befordran av person eller gods verkställes medelst ångkraft". Själva ordet "järnväg" ansågs emellertid med tillräcklig tydlighet ange, att det var fråga om en väg av eller på järnskenor. Som järnväg kunde således i och för sig betraktas varje anläggning för förflyttning av vagnar på järnskenor. Utanför lagens järnvägsbegrepp måste emellertid sådana anläggningar falla, på vilka förflyttningen åstadkoms av hästar, av vagnarnas egen tyngd eller över huvud taget av annan kraftkälla än ångkraft. Fastän det inte framgår av lagens ordalydelse, kan man av dess förarbeten sluta sig till att utanför lagens järnvägsbegrepp faller också en sådan med ångkraft driven järnväg, på vilken vagnarna förflyttas med hjälp av draganordningar från en stationär kraftkälla. För att lagen skall bli tillämplig förutsätts således att kraftkällan liksom vagnarna är rörlig längs spåren.

Som tidigare nämnts har järnvägsbegreppet genom särskild lagstiftning utvidgats att avse också elektriskt driven järnväg och sedan ytterligare utvidgats i rättspraxis. Hur lokomotivets drivkraft alstras torde numera få antas vara utan betydelse när det gäller att avgöra om en anläggning faller under järnvägslagstiftningen eller ej. I rättspraxis har också spårväg hänförts under järnvägslagstiftningen (NJA 1921 s. 362). Genom uttryckligt stadgande har trafik på en under byggnad varande järnväg likställts med trafik på en färdigställd bana.

2.1.2 *Ansvarigheten för personskada*

I 2 § återfinns de viktiga reglerna om järnvägens ansvarighet för personskada. Enligt dessa är järnvägs innehavare skyldig att utge skadestånd, om någon ljugit döden eller lidit kroppsskada till följd av järnvägsdriften och dödsfallet eller kroppsskadan vållats av någon som tillhör järnvägens

förvaltning eller betjäning. Järnvägens innehavare har med andra ord principalansvar för hela sin personal men svarar enligt dessa regler inte för andra skadliga följder av järnvägsdriften än sådana som uppkommit genom personalens fel eller försummelser. Vilka former av skada som skall ersättas och hur skadeståndet skall beräknas bestäms av de allmänna regler som tidigare hade sin plats i strafflagen men som nu återfinns i skadeståndslagen (1972:207). Som "järnvägens innehavare" anses den som besitter järnvägen i eget namn och för egen räkning, även om själva utförandet av järnvägsdriften uppdragits åt annan (jfr NJA 1949 s. 544).

En förutsättning för att järnvägens innehavare skall kunna göras ansvarig för inträffad personskada är, som nämnts, att skadan uppkommit i följd av järnvägens drift. Det är således av utslagsgivande betydelse för skadeståndsskyldigheten att kunna avgöra vilken verksamhet som ingår i järnvägsdriften. Trots detta lämnar lagen inte någon närmare upplysning om vad som är att hänföra under järnvägs drift. Anledningen härtill är uppenbarligen svårigheten, för att inte säga omöjligheten, att utan avkall på önskemålet om en enkel och kortfattad lagtext ge en tillfredsställande definition av begreppet "järnvägs drift". Även utan en sådan definition torde det emellertid vara klart att under järnvägsdriften först och främst måste hänföras järnvägsfordonens förflyttning på banan, förberedelserna för sådan förflyttning och över huvud taget sådan skötsel och vård av fordonen som försiggår medan dessa befinner sig på banan. Till järnvägsdriften hör också otvivelaktigt skötseln av signalanordningar och växlar liksom över huvud taget bevakningen av banan. Skador som någon ådrar sig under uppehåll i järnvägs verkstäder, expeditionslokaler, väntsalor och liknande utrymmen kan däremot normalt inte anses ha uppkommit till följd av järnvägs drift.

En annan förutsättning för att järnvägens innehavare skall bli ansvarig är att vållande till skadan ligger järnvägens "förvaltning eller betjäning" till last. Till järnvägens förvaltning torde räknas den personal som utövar en anordnande, ledande eller övervakande verksamhet, medan till betjäningen torde hänföras alla som är direkt engagerade i utförandet av transporter. Det finns emellertid från ansvarssynpunkt ingen anledning att söka dra en skarp gräns mellan de båda personalkategorierna. Det principalansvar som åvilar järnvägens innehavare är nämligen det samma, oavsett om skadevällaren tillhör den ena eller den andra kategorien. I den mån järnvägens innehavare låter något med järnvägens drift förenat göromål utföras av någon som inte tillhör järnvägens personal, skall denne enligt 7 § ändå anses tillhöra järnvägens förvaltning eller betjäning, när det gäller tillämpning av lagens regler om principalansvar.

2.1.3 *Särskilda regler för ersättning av skador som drabbat järnvägens anställda*

Den ansvarighet för personskada som enligt 2 § åvilar järnvägs innehavare gäller oavsett om den skadade är resande eller är anställd hos järnvägen eller är en utomstående person. Utöver denna allmänna ansvarighet ålades emellertid järnvägsinnehavare genom 1886 års lag en särskild ansvarighet

gentemot sina anställda. Föreskrifterna härom, som fick sin plats i 3 §, innebar i huvudsak att järnvägens innehavare blev ersättningsskyldig, om någon av järnvägens anställda under förrättandet av sina göromål blev dödad eller skadad till följd av järnvägsdriften, även om vållande till olyckan inte låg någon annan anställd till last. Undantag från ersättningsskyldigheten medgavs endast för det fall att den skadelidande arbetstagaren måste anses ha själv ådragit sig skadan genom överträdelse av gällande föreskrifter eller annan grov vårdslöshet. Det långtgående skadeståndsskydd som genom 3 § tillförsäkrats de anställda motsvarade i realiteten en av järnvägens innehavare bekostad olycksfallsförsäkring. Om järnvägsinnehavaren genom att betala premierna för en olycksfallsförsäkring kunde bereda en arbetstagar ersättning för lidna skador, var det därför naturligt att han i motsvarande mån befriades från egen ersättningsskyldighet. Regler härom upptogs också i 4 §, som även medger avräkning från skadeståndet av ersättningar som utgått från pensionskassa eller annan inrättning, som helt eller till väsentlig del bildats genom bidrag av järnvägens innehavare. I och med framväxten av en allmän obligatorisk försäkring för olycksfall i arbete minskade bestämmelserna i 3 § i betydelse och paragrafen upphävdes slutgiltigt i samband med att 1954 års lag om yrkesskadeförsäkring trädde i kraft. Däremot gäller 4 § fortfarande.

2.1.4 *Ersättning för gnistskador*

I 5 § regleras ansvarigheten för sådana saksador som uppkommit genom att eld kommit lös från lokomotiv eller från eldstad i annat järnvägsfordon. Den särskilda ansvarigheten för sådan eldskada gäller all fast eller lös egendom med undantag för sådan egendom som mottagits av järnvägens förvaltning eller betjäning för befordran. Ansvarigheten omfattar således handresgods men inte inskrivet resgods eller gods.

Den typ av skada som lagstiftaren framför allt haft för ögonen vid utformningen av 5 § är brand som orsakats av att gnistor slungats ut från ett ånglokomotivs skorsten. Skador av denna typ ansågs det inte möjligt att helt förhindra ens om järnvägspersonalen visade den största försiktighet. Att också i dessa fall låta järnvägsinnehavarens ersättningsskyldighet bero på om hans personal kunde anses vållande eller ej skulle således inte vara någon ändamålsenlig lösning. På grund härav och då man ansåg, att järnvägens innehavare måste vara närmare att bära följderna av den med järnvägsdriften förenade brandfaran än den person som utan att själv på något sätt ha gett anledning därtill drabbats av brandskador, utformades huvudregeln om ersättningsskyldigheten i brandskadefallen som ett ansvar alldeles oberoende av vållande. En regel av denna innebörd återfinns i 5 § första stycket.

Det resonemang som ligger till grund för huvudregeln låter sig emellertid inte föra, när den skadelidande själv mer eller mindre föranlett brandfaran. Undantag från skyldigheten för järnvägens innehavare att ersätta gnistskada föreskrivs därför dels för det fall att den skadelidande underlåtit att vidta vissa åtgärder till minskande av brandfaran, dels för

det fall att han genom vissa åtgärder väsentligt ökat brandfaran. Det förstnämnda fallet, som regleras i 5 § andra stycket första punkten, är för handen exempelvis när en markägare underlåtit att fullgöra ett med järnvägens innehavare träffat avtal om att flytta bort en invid banan belägen byggnad, eller hålla marken närmast banan fri från skog eller ersätta befintlig barrskog med lövbestånd. Föreligger sådan underlåtenhet, utgår ingen ersättning för brandskada ens om denna orsakats av vårdslöshet från järnvägens sida. Det andra fallet, som regleras i 5 § tredje stycket, uppkommer när någon, efter det att järnväg börjat anläggas, placerar för brandskada utsatt egendom på kortare avstånd än 30 meter från banan, dvs. så nära denna att egendomen enligt vad erfarenheten visar löper risk att träffas av gnistor från tågen. Om brandfaran i väsentlig mån ökats genom sådana åtgärder, blir järnvägens innehavare ersättningskyldig för eldskada endast om denna har sin orsak i vårdslöshet vid järnvägsdriften.

Ett ytterligare undantag från regeln att järnvägens innehavare skall ersätta eldskada anges i 5 § andra stycket andra punkten. Detta lagrum avser fall av typen att den skadelidande i annat sammanhang, t. ex. vid expropriation av mark för järnvägen, erhållit ersättning för den olägenhet som den av järnvägsdriften orsakade brandrisken utgör. Han kan då icke utöver compensationen för brandrisken erhålla ersättning för faktiskt inträffad brandskada, såvida inte skadan har sin orsak i vårdslöshet vid järnvägsdriften.

2.1.5 *Annan sakskada än gnistskada*

Om järnvägsdriften gett upphov till sakskada av annat slag än gnistskada, skall ersättningsfrågan bedömas enligt reglerna i 6 §. Denna paragraf upptar i första stycket en allmän regel om järnvägsinnehavarens ansvarighet för sakskada, i andra stycket en specialreglering som avser skada på häst eller nötkreatur under betesgång och i tredje stycket en motsvarande reglering angående skada på ren.

Den allmänna regeln i första stycket är – med de undantag som följer av andra och tredje styckena – tillämplig på all slags egendom utom gods som järnvägens förvaltning eller betjäning mottagit för befordran. För egendom som avses i första stycket, således bl. a. passagerares handresgods, svarar järnvägens innehavare på samma sätt som när det gäller personskada. Han har med andra ord – utöver det ansvar för eget vållande som följer av allmänna regler – principalansvar avseende vållande av envar som tillhör järnvägens förvaltning eller betjäning.

Vad beträffar ren utvidgades järnvägsinnehavarens nu nämnda ansvarighet genom en lagändring 1904. Efter denna lagändring är järnvägens innehavare, oberoende av vållande, skyldig att utge ersättning, om ren dödats eller skadats genom järnvägsdriften. En förutsättning för att denna skärpta ansvarighet skall inträda är dock, att renen tillhörde någon som har rätt till renbete och att skadan uppkom inom trakt där lapparna vid tidpunkten för skadans uppkomst fick uppehålla sig med sina renar. Undantag från ersättningskyldigheten föreligger emellertid, om den som

haft att ta vård om renen vållat skadan uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet vid bevakningen.

Genom lagändring 1928 infördes samma skadeståndsskydd också beträffande nötkreatur eller häst, som dödats eller skadats under betesgång. Undantag från ersättningsskyldighet stadgades emellertid – förutom för det ovannämnda fallet att skadan åstadkommits uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet vid bevakningen av djuret – för fallet att skadan föranletts av att markägaren inte fullgjort hägnadsskyldighet som han åtagit sig gentemot järnvägen eller som eljest kunde åligga honom. Vidare gjordes undantag från den skärpta ansvarigheten, när djuret kommit in på järnvägsområdet, trots att järnvägens innehavare avspärrat detta med stängsel av sådan beskaffenhet att man därmed borde kunnat utestänga ett större hemdjur, som inte var ”okynnes eller otamt”. Den skärpta ansvarigheten skulle heller inte gälla om järnvägens innehavare, exempelvis i samband med expropriation, betalat ersättning för skada eller intrång till följd av att järnvägen inte avsågs att bli inhägnad. I sistnämnda båda fall medför således 1886 års lag ansvarighet för järnvägens innehavare endast om vållande till skadan ligger järnvägens förvaltning eller betjäning till last.

2.1.6 *Järnvägsinnehavarens ansvarighet för järnvägsdrift som utförs av annan än hans egen personal*

Det har ofta förekommit att trafiken på en viss järnväg helt eller delvis utförts av en annan järnvägsinnehavares personal och med dennes rullande materiel. Även om järnvägens innehavare sålunda överlämnar åt ett annat, självständigt rättssubjekt att i större eller mindre omfattning utöva järnvägsdriften, befrias han emellertid inte från den ansvarighet som åvilar honom som järnvägsinnehavare. Detta framgår av 7 §. I denna paragraf föreskrivs nämligen att, såvitt gäller tillämpningen av 2, 5 och 6 §§, den personal som faktiskt ombesörjer järnvägsdriften skall anses tillhöra den trafikerade järnvägens förvaltning eller betjäning, även om personalen i verkligheten är anställd hos annan järnvägsinnehavare. Det samma gäller om personer som endast tillfälligtvis anlitas för järnvägsdriften och som av denna anledning över huvud taget inte kan räknas som anställda.

2.1.7 *Skada inom järnvägsområde som begagnas av två eller flera järnvägar gemensamt*

I den mån skada skall ersättas enligt 1886 års lag, åvilar ersättningsskyldigheten, som framgått av det tidigare sagda, innehavaren av den järnväg på vilken skadan uppkom, även om skadan uppstod när järnvägen trafikerades av annan järnvägsinnehavares personal och materiel. En järnvägsinnehavare är i denna mening ensam ansvarig inom sitt eget järnvägsområde men bär i gengäld inte någon järnvägsansvarighet, när han trafikerar en främmande bana. Denna princip kan emellertid inte lämpligen tillämpas beträffande sådant järnvägsområde, t. ex. en bangård, som

begagnas gemensamt av två eller flera järnvägar. I de fall annan skada än gnistskada uppkommer på sådant gemensamt begagnat område, skall i stället enligt 8 §, oberoende av i vilken järnvägs drift skadan uppstått, ansvarigheten åvila innehavaren av den järnväg, vars förvaltning eller betjäning vållat skadan. Om skadan vållats av personer för vilka olika järnvägsinnehavare har principalansvar, skall dessa järnvägsinnehavare solidariskt svara för skadan. Hur ersättningsskyldigheten slutligen skall fördelas mellan järnvägsinnehavarna avgörs på grundval av den större eller mindre skuld som ligger vardera järnvägens personal till last. Har gnistskada förorsakats av järnvägsfordon, som befann sig på gemensamt begagnat järnvägsområde, ligger ansvarigheten på innehavaren av den järnväg, till vilken fordonet hörde.

2.1.8 *Ansvarighet för järnvägens ägare*

De svenska järnvägarna har i regel innehafts och drivits av sina ägare. Ingenting hindrar emellertid att ägaren av en järnväg upplåter nyttjanderätten till denna till ett annat rättssubjekt. Enligt de hittills berörda ansvarsreglerna i 1886 års lag kommer därvid ansvarigheten för järnvägsdriften att åvila detta rättssubjekt i egenskap av järnvägens innehavare. Till följd av bestämmelserna i 9 § medför emellertid nyttjanderättsupplåtelsen inte att ägaren befrias från all ansvarighet. För skada som inträffar i järnvägsdriften efter upplåtelsen svarar ägaren på samma sätt som innehavaren. Till skillnad från denne står emellertid ägaren inte något personligt ansvar utan svarar endast med järnvägsegendomen. Hans ansvarighet är också såtillvida subsidiär till innehavarens som han är berättigad att av innehavaren återkräva vad han utgett i skadestånd.

2.1.9 *Preskription*

Det lagförslag på vilket 1886 års lag bygger upptog ursprungligen inte några regler om preskription. Enligt förslaget borde således den skadelidandes rätt att föra talan om ersättning inte vara underkastad andra begränsningar än som följde av de allmänna reglerna om 10-årig preskription. Vid sin granskning av förslaget fann emellertid högsta domstolen, att lagen borde innehålla föreskrifter om att anspråk på skadestånd enligt lagen borde anhängiggöras inom viss tid från det skadan inträffat. Beträffande motiveringen för en sådan särskild preskriptionsbestämmelse hänvisade högsta domstolen till vad styrelsen för statens järnvägar tidigare hade anfört, nämligen att den nya lagstiftningen sannolikt skulle medföra att ersättningsanspråk oftare än förut skulle väckas mot järnvägarna och att svårigheter därvid skulle uppstå när det gällde att klarlägga händelseförlopp, som utspelat sig lång tid tillbaka. Som sin mening anförde högsta domstolen, att en tid av två år borde utgöra en rimlig preskriptionsfrist.

I enlighet med högsta domstolens förslag upptogs i 10 § en regel om att anspråk på skadestånd, som grundas på lagen, preskriberas efter två år från den dag då skadan inträffade. För att preskriptionen skall avbrytas

krävs att talan anhängiggörs hos domstol. Den särskilda preskriptionsbestämmelsen är inte tillämplig på anspråk som regressivt görs gällande mot järnvägsinnehavare av annan järnvägsinnehavare enligt 8 § första stycket andra punkten eller av järnvägens ägare enligt 9 §.

2.1.10 *Regressrätt mot den som vållat skadan*

Den reglering av ansvarigheten för skada i följd av järnvägs drift som införts genom 1886 års lag berör inte den skadeståndsskyldighet som enligt allmänna regler åvilar den som vållat skadan. Om den skadelidande skulle önska att, i stället för att rikta sina ersättningskrav mot järnvägens innehavare, göra dem gällande mot den befattningshavare vid järnvägen som vållat skadan, utgör lagen inte något hinder för detta. Som framgår av 11 § kvarstår skadevållarens egen ansvarighet också i den formen att han, om järnvägens ägare eller innehavare kräver det, är skyldig att ersätta dem vad de utgivit i skadestånd på grund av hans vållande. Denna regel, som i och för sig torde ha varit tillämplig även om den inte uttryckligen angetts i lagen, måste emellertid i någon mån modifieras för att passa in i lagens ansvarighetssystem. Regressrätt i fråga om skadestånd, som enligt 3 § utgått till anställd som själv vållat skadan, skulle nämligen kunna göra den anställdes skadeståndsskydd illusoriskt. I lagen gjordes därför undantag från regressrätten, såvitt angår detta fall. När man genom 1928 års lagändring i viss omfattning införde rätt till ersättning för skada på nötkreatur eller häst även när skadan vållats av den skadelidande genom otillräcklig bevakning av djuret, gjordes också motsvarande undantag från regressrätten. Samtidigt föreskrevs motsvarande inskränkning i regressrätten vad beträffar skada på ren.

Möjligheterna för en skadelidande att göra en arbetstagare ansvarig för skada, som denne vållat i sin tjänst, har starkt beskurits genom tillkomsten av skadeståndslagen. Det anses att regressreglerna i den skadeståndsrättsliga speciallagstiftningen inte kan medföra en vidsträcktare rätt för den regressberättigade till ersättning av skadevållaren än den skadelidande själv skulle ha haft (prop. 1972:5 s. 417). Fastän bestämmelserna i skadeståndslagen 1 kap. 1 § att skadeståndslagen ej är tillämplig, när annat är särskilt föreskrivet, lätt kan ge intryck av att regressreglerna i 1886 års lag får tillämpas efter sin lydelse, är dessa således endast i obetydlig utsträckning användbara som grund för ersättningskrav från järnvägs ägare eller innehavare mot arbetstagare, som genom vållande föranlett ägarens eller innehavarens ersättningskyldighet. I den mån ett enligt 11 § giltigt regresskrav riktas mot någon som inte är arbetstagare, vilket kan tänkas komma i fråga t. ex. om skada föranletts av bristfällighet hos järnvägsfordon som tillhör en främmande järnvägs innehavare och av denne använts i trafik på den regressberättigades järnväg, föreligger emellertid inte någon inskränkning i regressrätten.

2.1.11 *Undantag från tillämpningen av 1886 års lag*

Som framgått av redogörelsen för innehållet i 5 och 6 §§ omfattar den

där reglerade ansvarigheten för sakkada inte skada på egendom som järnvägens förvaltning eller betjäning mottagit för befordran. En erinran om att speciella regler gäller beträffande ansvarigheten för sådan egendom har intagits i 12 §. Som tidigare nämnts återfinns dessa regler i järnvägstrafikstadgan.

Enligt atomansvarighetslagen (1968:45) skall ansvarigheten för atomskada kanaliseras till vissa rättssubjekt, vilket innebär att anspråk på ersättning för sådan skada i regel inte får göras gällande mot annan. Till följd av bestämmelserna i atomansvarighetslagen befrias således järnvägens ägare och innehavare i viss omfattning från den ansvarighet som 1886 års lag ålägger dem. En erinran härom återfinns också i 12 §.

2.2 Innehållet i 1916 års lag

Enligt vad som uttryckligen anges i 1 § första stycket 1886 års lag är lagen endast tillämplig på sådan järnväg på vilken befordringen "verkställes medelst ångkraft". Sedan man kring sekelskiftet börjat driva järnvägar med elektricitet, gjordes som tidigare nämnts reglerna i 1886 års lag genom en särskild lag av 1904 i princip tillämpliga också på elektriskt driven järnväg. I 1916 års lag, som ersatt 1904 års lag, fastslås således i första stycket att bestämmelserna i 1886 års lag skall ha motsvarande tillämpning, när skada uppstått i följd av elektrisk järnvägs drift. Två undantag från denna huvudregel görs emellertid i lagens andra stycke, nämligen dels för skada som uppkommit genom elektrisk ström, dels för skada som tillfogats sådan i järnvägens tjänst eller arbete anställd arbetare, som avses i lagen om försäkring för olycksfall i arbete. När det gäller sådana skador skall bestämmelserna i 1886 års lag inte medföra skyldighet för ägare eller innehavare av elektrisk järnväg att utge ersättning. I dessa fall regleras järnvägens ansvarighet av annan lagstiftning.

2.3 Reglerna om järnvägs ansvarighet för skada som uppkommit genom inverkan av elektrisk ström

Som framgått av det tidigare sagda tillämpas inte den särskilda järnvägsansvarigheten på skada som till följd av järnvägs drift uppkommit genom inverkan av elektrisk ström. I vad mån järnvägen skall svara för sådan skada skall avgöras enligt lagen (1902 nr 71 s. 1), innefattande vissa bestämmelser om elektriska anläggningar. Denna lag föreskriver i 4 § strikt ansvar för innehavaren av elektrisk anläggning, som har egen generator eller transformator, i de fall då skada orsakas genom inverkan av elektrisk ström från anläggningen. Innehavaren är dock fri från ansvarighet, om skadan tillkommit genom händelse av högre hand och innehavaren inte kunnat använda skadan genom iakttagande av föreskrivna skyddsåtgärder. Om den elektriska anläggningen utgörs av inrättning för befordran av gods eller om den är avsedd för sådan inrättnings behov, skall emellertid enligt lagens 13 § dess ansvarighetsbestämmelser inte

tillämpas i fråga om egendom, som av inrättningens förvaltning eller betjäning mottagits för befordran.

2.4 Bestämmelser i järnvägstrafikstadgan om befordran av resande och handresgods

Järnvägstrafikstadgan innehåller inte några materiella regler om järnvägens ansvarighet för personskada som drabbat resande. I stadgans 13 § har intagits en erinran om att särskilda bestämmelser gäller i fråga om järnvägs ansvarighet då någon ljugit döden eller lidit kroppsskada i följd av järnvägs drift. Denna hänvisning avser självfallet huvudsakligen 1886 års lag. Beträffande fallet att handresgods gått förlorat, minskats eller skadats föreskrivs i 14 § järnvägstrafikstadgan att järnvägen kan göras ansvarig endast om fel eller försummelse ligger järnvägen till last. Detta anses vara fallet dels om vållande föreligger hos järnvägens högsta organ, dels om skadan uppkommit genom att person, som är anställd hos järnvägen eller eljest anlitas i järnvägsrörelsen, i tjänsten företagit sådan handling eller ådagalagt sådan underlåtenhet som enligt 8 § kan tillräknas järnvägen som vållande. Är järnvägen ansvarig för skada beträffande handresgods, är den skadelidande i regel berättigad till full ersättning för sin skada. För s. k. dyrbarheter, dvs. penningar, värdepapper, dokument, föremål av ädel metall, ädelstenar, konstföremål och liknande behöver dock järnvägen inte utge högre ersättning än 1 000 kr. för en och samme resande, om inte skadefallet orsakats med uppsåt eller genom grov oaktsamhet från järnvägens sida.

Järnvägens ansvarighet för handresgods, dvs. sådan egendom som den resande behåller i sin egen vård under resan och således inte överlämnar till järnvägens "förvaltning eller betjäning för befordran", behandlas som synes dels i 14 § järnvägstrafikstadgan, dels i 5 och 6 §§ 1886 års lag. Tillämpningen av 14 § järnvägstrafikstadgan kan undantagsvis ge ett annat resultat än tillämpningen av motsvarande regler i 1886 års lag skulle ha gjort. När samma fråga regleras i båda dessa författningar, anses bedömningen böra ske enligt järnvägstrafikstadgans regler i den mån parterna får anses ha ingått det aktuella befodringsavtalet på grundval av dessa regler.

I fråga om förfarandet, när resande vill göra gällande anspråk på ersättning av järnvägen för sakskada som avser handresgods, innehåller järnvägstrafikstadgan vissa bestämmelser, som kompletterar eller modifierar reglerna i 1886 års lag. Sålunda föreskrivs i 82 § att järnvägen äger förbehålla sig att resande, vid äventyr att han förlorar rätten att föra talan om ersättning, inom 10 dagar efter det resan avslutades skall göra anmärkning om inträffad skada avseende handresgods. Den i 82 § föreskrivna reklamationskyldigheten behöver dock enligt 86 § inte iakttagas om järnvägen förfarit svikligt eller den uppsåtliga eller av grov oaktsamhet orsakat omständighet på vilken anspråket grundas. Enligt 87 § äger järnvägen förbehålla sig att talan mot järnvägen "på grund av stadgan eller befodringsavtal" skall väckas inom ett år, således inom

väsentligt kortare tid än den i 1886 års lag angivna 2-årsfristen. Även om järnvägen gjort sådant förbehåll medges emellertid en preskriptionsfrist av 3 år, när talan avser ersättning till följd av uppsåtligt eller grovt oaktsamt handlande eller grundas på svikligt förfarande. Beträffande anspråk, som till följd av underlåten reklamation eller till följd av preskription inte kan göras gällande mot järnvägen i vanlig ordning, får järnvägen enligt 89 § förbehålla sig att anspråket inte heller får göras gällande genom genkärsmål eller yrkande om kvittning. Ett sådant förbehåll torde innebära att preskriptionens verkningar blir mera omfattande än som skulle ha blivit fallet om preskriptionsreglerna i 1886 års lag tillämpats. Enligt 94 § får järnvägen förbehålla sig att tvist med anledning av befodringsavtal skall avgöras av skiljenämnd. Även vid skiljeförfarande skall emellertid tvisten avgöras i enlighet med järnvägstrafikstadgans innehåll.

Enligt sin avfattning kan 87 § järnvägstrafikstadgan tillämpas på talan som grundas på befodringsavtal. Paragrafen skulle därför möjligen kunna antas gälla även beträffande personskada som tillfogats resande. Detta torde dock inte vara fallet. I 13 § järnvägstrafikstadgan återfinns nämligen, som tidigare nämnts, en hänvisning till särskilda bestämmelser – dvs. främst 1886 års lag – när det gäller järnvägens ansvarighet då någon ljutit döden eller lidit kroppsskada i följd av järnvägs drift. Denna hänvisning torde få anses omfatta också preskriptionsfrågorna.

2.5 Formulärrätt

2.5.1 Rättsförhållandet mellan järnvägen och de resande

Huruvida rättsförhållandet mellan en järnväg och dess resande kan anses grunda sig på ett privaträttsligt avtal eller ej har varit en mycket omtvistad fråga.¹ I diskussionen har anförts att man med hänsyn till bl. a. järnvägens befodringsplikt och omöjligheten för den resande att i praktiken få till stånd individuellt utformade villkor för sin befodran inte skulle kunna se befodringen som resultatet av ett privaträttsligt avtal mellan den resande och järnvägen. Motiven till 1886 års lag synes också ge vid handen, att förhållandet mellan den resande och järnvägen vid denna tid inte betraktades som ett obligatoriskt förhållande. Numera härskar emellertid uppfattningen att järnvägens befodran av en resande sker till uppfyllande av ett privaträttsligt avtal. Den resandes och järnvägens inbördes rättigheter och skyldigheter beror därmed i första hand på innehållet i det ingångna avtalet. Det ligger emellertid i sakens natur att utrymmet för individuella variationer av innehållet i personbefodringsavtalet blir litet eller obefintligt. Liksom är fallet beträffande åtskilliga andra kontraktstyper sker därför avtalslutet vid avtal om personbefodran med järnväg så, att den resande utan några förhandlingar ansluter sig till villkor som järnvägen ensidigt uppställt. Sådana standardvillkor skall varje järnväg fastställa under beteckningen *normalvillkor*. En järnväg har emellertid inte frihet att utforma sina normalvillkor efter eget

¹ Jfr Strömberg s. 22 ff.

gottfinnande utan måste anpassa dem efter de föreskrifter som ges i järnvägstrafikstadgan. Denna kan således i de delar som berör befodringsavtal sägas fungera inte genom att direkt normera avtalet utan genom att ge järnvägarna direktiv om hur de skall sluta avtal. Som förut nämnts innehåller emellertid järnvägstrafikstadgan (2 §) bestämmelser som medför att en överenskommelse som järnvägen ingått inte blir bindande för motparten, om överenskommelsen står i strid med järnvägstrafikstadgan.

2.5.2 Järnvägarnas normalvillkor

Järnvägarnas normalvillkor har utarbetats gemensamt av SJ och Svenska Järnvägsföreningen, som är ett centralorgan för enskilda järnvägar. De olika järnvägarnas normalvillkor skiljer sig till innehållet inte från varandra.

Frågan om järnvägens ansvarighet för personskada som drabbat resande berörs i normalvillkoren endast i form av en hänvisning till tillämplig lagstiftning, i främsta rummet 1886 års lag. Emellertid förbehåller sig järnvägen (art. 16:5) att tvist om ersättning skall avgöras av skiljemän, i följd varav skiljeavtal skall anses ingånget i och med att befodringsavtal slutes.

Vad beträffar järnvägens ansvarighet för handresgods innebär normalvillkoren att järnvägen friskriver sig från ansvarighet i andra fall än då vållande ligger järnvägen till last. I fråga om pengar, värdepapper, dokument, föremål av ädel metall, ädelstenar, konstföremål och andra dyrbarheter friskriver sig järnvägen dessutom från ersättningsskyldighet som överstiger 1 000 kr., såvida inte skadefallet orsakats uppsåtligen eller genom grov oaktsamhet från järnvägens sida. Järnvägen uppställer också som villkor för att den resande skall ha rätt att göra gällande anspråk på ersättning för skada beträffande handresgods, att anmärkning om skadan görs inom 10 dagar från det resan avslutades. Sådan reklamationskyldighet skall dock ej föreligga om järnvägen orsakat skadan uppsåtligen eller av grov oaktsamhet eller om järnvägen förfarit svikligt. Beträffande den resandes rätt att göra gällande anspråk på ersättning görs i övrigt samma förbehåll som i fråga om personskada. Den tidigare nämnda skiljeklausulen gäller också i fråga om tvist om ersättning avseende handresgods.

Beträffande såväl personskada som skada avseende handresgods anges i normalvillkoren att behörigheten att göra gällande anspråk på grund av befodringsavtal tillkommer den resande. Vilken betydelse ett avtalsvillkor av detta innehåll kan ha synes vara ovisst.

Normalvillkoren innehåller i övrigt bl. a. en klausul, enligt vilken järnvägen inte skall ha någon skyldighet att lämna resande ersättning för skada till följd av dröjsmål, som uppkommit genom tågförsening, tåginställelse eller förfelad anslutning. Järnvägen är dock ansvarig för skada som den resande lidit genom att järnvägen åsidosatt sin befodringskyldighet.

2.5.3 Tunnelbana och spårväg

På personbefordran med tunnelbana eller spårväg anses 1886 års lag vara tillämplig. Beträffande vissa spörsmål kan föreskrifter i lokala förordningar gälla.² Standardvillkor av den typ som järnvägarnas normalvillkor representerar uppges emellertid inte förekomma vid tunnelbane- eller spårvägsbefordran.

2.6 Innehållet i 1963 års lag

I kungörelse (1964:870) har Kungl. Maj:t förordnat att 1961 års CIM och CIV skall äga tillämpning i Sverige från och med den 1 januari 1965 i förhållande till övriga stater som tillträtt fördragen. Med hänsyn till att vissa fördragsbestämmelser innefattar avvikelser från innehållet i allmän lag har det emellertid varit nödvändigt att beträffande dessa använda den lagstiftningsform som är föreskriven i fråga om allmän civillag. Dessa bestämmelser har återgetts i 1963 års lag, vilken liksom 1961 års CIM och CIV trädde i tillämpning den 1 januari 1965. I 1963 års lag regleras bl. a. förutsättningarna för exekutiva åtgärder beträffande vissa fordringar eller järnvägsmateriel som tillhör utländsk järnväg. Bland lagens övriga regler märks bestämmelserna i 4 § om verkställighet i Sverige av utländsk dom. Enligt denna paragraf skall utländsk domstols dom, varigenom någon på grund av bestämmelse i CIM eller CIV ålagts betalningsskyldighet eller annan förpliktelse, anses som giltig i Sverige under förutsättning att domen meddelats av behörig domstol samt att domen vunnit laga kraft enligt lagen i den ort där den meddelats och får verkställas enligt den lagen. Till reglerna i 4 § ansluter sig regler i de följande paragraferna om vad part har att iakttaga för att få domen verkställd i Sverige.

2.7 Kungörelsen (1964:872) om befrielse i visst fall för utlänning från skyldighet att i rättegång ställa säkerhet för kostnad och skada

Enligt lag (1886 nr 84 s. 14) är utlänning, som väcker talan mot svensk medborgare vid svensk domstol, skyldig att på motpartens begäran ställa säkerhet för den kostnad och skada som han genom laga kraft ägande beslut i rättegången kan bli förpliktad att ersätta motparten. Befrielse från denna skyldighet kan emellertid med stöd av särskilt bemyndigande i lagens 3 § under vissa förutsättningar föreskrivas av Kungl. Maj:t. Enligt CIM och CIV får ställande av säkerhet för kostnad inte fordras i rättegång som rör internationellt befodringsavtal. På grund härav har genom den ovan nämnda kungörelsen medborgare i främmande stat och juridisk person, som bildats i främmande stat enligt dess lag, befriats från skyldigheten att ställa säkerhet i rättegång med anledning av befodringsavtal som avses i CIM eller CIV.

² Se t. ex. 9 och 10 §§ Reglemente för Göteborgs Spårvägars spårvagnstrafik.

3 Tilläggskonventionens innehåll

3.1 Konventionstexten

Den nu aktuella överenskommelsen om järnvägs ansvarighet i fall resande dödats eller skadats slöts, som nämnts under 1.2, den 26 februari 1966 som ett tillägg till 1961 års CIV. Därvid bestämdes att tilläggskonventionen skulle ha samma giltighetstid som 1961 års CIV. På grund härav skulle, sedan man enats om att den 1 januari 1975 låta ersätta 1961 års CIV med 1970 års CIV, tilläggskonventionen komma att träda ur kraft vid nämnda tidpunkt. Emellertid träffades den 9 november 1973 en överenskommelse om förlängning av tilläggskonventionens giltighetstid. Enligt denna överenskommelse skall tilläggskonventionen ha samma giltighetstid som 1970 års CIV. Samtidigt som beslutet om förlängning av tilläggskonventionens giltighetstid fattades, beslöts vissa redaktionella ändringar i konventionstexten. I sin sålunda ändrade lydelse återges konventionstexten jämte svensk översättning i *Bilaga 1*.

3.2 Konventionens huvuddrag

Konventionens huvudsyfte är att åstadkomma att frågan om en resandes rätt till ersättning av järnvägen för personskada, som han ådrar sig i samband med en internationell resa, skall bli bedömd på ett likartat sätt, oavsett i vilken stat skadan inträffat. Däremot innebär den omständigheten att en stat tillträtt konventionen inte någon skyldighet för staten att utforma sina regler om inrikes järnvägsbefordran på ett sätt som överensstämmer med konventionen. Det kan således inträffa att av de skadeståndskrav som reses efter en tågolycka, somliga skall bedömas enligt tilläggskonventionen, medan andra skall avgöras efter de för inrikestrafiken gällande reglerna. Konventionen erbjuder emellertid en möjlighet att minska antalet fall i vilka man måste göra skillnad mellan de resande efter resans karaktär av internationell eller inrikes resa. Varje konventionsstat får nämligen förbehålla sig rätten att inte använda konventionens regler, när statens egna medborgare eller personer, som stadigvarande uppehåller sig i staten, under en internationell resa kommer till skada inom dess eget territorium. Sådant förbehåll har gjorts av ett drygt tiotal stater, däribland Danmark, Finland och Norge. För en

person, som företar en internationell järnvägsresa, innebär emellertid konventionen, att han i främmande konventionsstater är garanterad ett visst enhetligt skadeståndsskydd. Som tidigare nämnts har konventionen tillträtts av praktiskt taget alla västeuropeiska stater, de flesta östeuropeiska stater och några utomeuropeiska stater (jfr avsnitt 1.2).

Konventionens skadeståndsskydd gäller endast för den som reser med järnvägen och är begränsat till den tid, då den resande uppehåller sig i järnvägsfordon eller är i färd med att stiga på eller stiga av fordonet.

Om en resande under den tid då han enligt vad nu sagts omfattas av skadeståndsskyddet blir utsatt för personskada genom en händelse som sammanhänger med järnvägsdriften, blir järnvägen principiellt skyldig att betala skadestånd. Det krävs inte, som enligt 1886 års lag, att den skadelidande visar att skadan vållats av någon som tillhör järnvägens personal. Järnvägens ansvarighet är oberoende av vållande. Kan det inte utrönas vad som givit upphov till den skadeorsakande händelsen, blir järnvägen ändå ansvarig. Det måste emellertid vara klart att den skadeorsakande händelsen sammanhänger med järnvägsdriften och det åligger i princip den skadelidande att visa att så är fallet.

Om det är klart att den skadeorsakande händelsen sammanhänger med järnvägsdriften — såsom när en resande kastats mot kupéväggen till följd av ett våldsamt ryck i tåget — blir järnvägen, som redan sagts, ansvarig om anledningen till rycket inte klarläggs. Emellertid kan järnvägen gå fri från ansvarighet, om den förmår visa, att rycket berott på en omständighet av visst i konventionen särskilt omnämnt slag. Konventionen anger tre typer av sådana ansvarsbefriande omständigheter. Den första typen utgörs av omständigheter som utifrån inverkar på järnvägsdriften på sådant sätt att järnvägen inte ens med iakttagande av en långt driven omsorg kan undvika dem och inte heller förebygga att de får skadliga följder. Exempel på omständigheter av denna typ är vissa naturhändelser, såsom att en häftig storm vräkt träd över spåren eller att ett jordskred underminerat banvallen. Om dessa verkningar av stormen eller jordskredet inte rimligen kunnat förutses och inte kunnat avvärjas genom lämpliga skyddsanordningar och trots godtagbar inspektion av banan inte kunnat upptäckas i tid för att förhindra en olycka, kan järnvägen med åberopande av denna ansvarsfrihetsgrund undgå ersättningsskyldighet. Den andra typen av ansvarsbefriande omständigheter utgörs av vårdslösa förfaranden av den skadade resanden själv. Har — för att återknyta till det ovan nämnda exemplet att en resande skadas när tåget gör ett våldsamt ryck — den resande helt eller till en del orsakat rycket genom att utan anledning dra i nödbromsen, bortfaller järnvägens ansvarighet i motsvarande mån. Den tredje typen av ansvarsbefriande omständigheter utgörs av förfaranden, varigenom tredje man inverkar på järnvägsdriften. Också när den skada som den resande tillfogats genom järnvägsdriften berott på något förfarande från tredje mans sida — t.ex. att ett vägfordon kört genom bommarna i en korsning och kolliderat med tåget eller att åverkan gjorts på rälsen — gäller att järnvägen undgår ansvarighet endast om järnvägen inte rimligen kunnat förutse förfarandet eller på lämpligt sätt kunnat avvärja det och inte heller rimligen kunnat upptäcka

förfarandet så tidigt att det gått att förhindra skadliga effekter för de resande av förfarandet.

Som nämnts berör konventionen i princip endast personskada. Uppstår skada beträffande den resandes tillhörigheter, blir således skyldigheten att ersätta denna skada i allmänhet att bedöma enligt andra regler. När den resande lidit både personskada och skada som gäller sådan egendom som han burit på sig eller fört med sig som handresgods, ter det sig emellertid föga ändamålsenligt att tillämpa ett regelsystem för personskada och ett annat för den i jämförelse med personskadan regelmässigt obetydliga sakskadan. För fallet att den resande i samband med personskada också lidit sakskada av det slag som nyss nämnts föreskrivs därför i konventionen, att denna skall tillämpas även på sakskadan.

Skyldigheten att ersätta uppkommen skada åvilar det järnvägsföretag som driver den linje på vilken den skadeorsakande händelsen inträffade. Vilket järnvägsföretag som driver en viss linje framgår av en särskild lista som förs av centralbyrån. Beträffande några järnvägslinjer anges i listan, att de drivs gemensamt av två skilda järnvägsföretag. Ersättningsanspråk för skada, som uppkommit på en sådan linje, kan göras gällande mot vilket som helst av de båda järnvägsföretagen.

Konventionen ger således ett entydigt svar på frågan under vilka förutsättningar en järnväg blir ansvarig för skada på den resandes person, personliga tillhörigheter och handresgods och på frågan vilken järnväg som skall bära denna ansvarighet. När det däremot gäller frågan om omfattningen av järnvägens skadeståndsskyldighet är konventionsregleringen inte lika fullständig. I detta avseende uppställer konventionen endast vissa regler om vilka skador som under alla förhållanden skall anses vara ersättningsgilla. Hur skadeståndet i övrigt skall bestämmas får avgöras med tillämpning av nationell rätt. Även om frågan om järnvägens ansvarighet i det särskilda fallet principiellt skall bedömas på samma sätt i vilken konventionsstat skadan än inträffat, kan således skadeståndsskyldighetens omfattning tänkas variera betydligt beroende på vilken stats lag som skall läggas till grund för bedömningen.

Har en med järnvägsdriften sammanhängande händelse förorsakat en resandes död, skall järnvägen, om den inte visar någon ansvarsfrihetsgrund vara för handen, ersätta de kostnader som dödsfallet gjort nödvändiga, i första hand kostnaderna för erforderliga transporter av kroppen samt begravningskostnaderna. Om den döde efterlämnar någon, som han enligt lag var eller framdeles skulle bli skyldig att underhålla, och dödsfallet medför minskning i de medel som den efterlevande eljest skulle ha erhållit, skall järnvägen också ersätta denna förlust. När det däremot gäller bortfall av underhåll för någon, som den döde faktiskt underhöll utan att ha laglig skyldighet därtill, är järnvägen skyldig att ersätta förlusten endast om en sådan skyldighet följer av tillämplig nationell rätt. Inträffade dödsfallet först vid en senare tidpunkt än olyckstillfället är järnvägen för tiden fram till dödsfallet skyldig att utge gottgörelse enligt konventionens regler om ersättning för kroppsskada.

När järnväg är ansvarig för kroppsskada, är den skyldig att ersätta nödvändiga kostnader för behandling, vård, transporter och annat som

erfordras för att den skadade i möjligaste mån skall bli återställd. Vidare skall järnvägen ersätta det inkomstbortfall som den skadade måste vidkännas till följd av förlust eller minskning av sin arbetsförmåga och vidare den fördyring av hans levnadskostnader som skadan kan ge upphov till.

Huruvida järnvägen skall vara skyldig att ersätta andra former av skada än som nu nämnts beror på innehållet i tillämplig nationell rätt. Ersättning t. ex. för sveda och värk och för sådana följder av lyte och men som inte direkt påverkar den skadades förvärvsförmåga kan således inte påräknas i andra fall än då sådan ersättning är förutsatt i den tillämpliga rättsordningen.

Konventionen innehåller inte några närmare regler om hur ersättningen för en viss skada skall beräknas. Inte heller innehåller konventionen några egna regler om maximering av den ersättning som järnvägen kan vara skyldig att utge på grund av att en resande dödats eller skadats. Å andra sidan tillåter konventionen att en summamässig begränsning av järnvägens ersättningskyldighet för mistat underhåll, inkomstbortfall och fördyrade levnadskostnader åstadkommes genom nationella rättsregler. Om en nationell rättsordning innehåller regler som begränsar järnvägens ersättningskyldighet i nämnda avseenden till ett lägre belopp än som motsvarar 200 000 guldfrancs (ca 360 000 kr.), skall dock denna summa vid tillämpning av konventionen ersätta det lägre beloppet som gräns för ersättningens storlek.

I motsats till vad som gäller personskada begränsas järnvägens ersättningskyldighet för sakskada av regler i själva konventionen. Är järnvägen skyldig att lämna ersättning för att egendom som en dödad eller skadad resande bar på sig eller medförde som handresgods helt eller delvis gått förlorat eller skadats, kan högre ersättning än som motsvarar 2 000 guldfrancs (ca 3 600 kr.) inte krävas för en och samma resande.

Varken konventionens begränsningsregler eller motsvarande regler i nationell lagstiftning får emellertid tillämpas när det gäller ersättning för skada som vållats under sådana omständigheter att uppsåt eller grov vårdslöshet kan läggas järnvägen till last.

Under färd som avses i tilläggskonventionen skall en resande under alla omständigheter vara tillförsäkrad det skadeståndsskydd som nu redovisats. Om en järnväg i sina allmänna befordringsvillkor eller i enskilt befordringsavtal gör förbehåll i syfte att befria sig från eller lindra den ansvarighet som konventionen föreskriver, skall förbehållet anses ogiltigt. Det samma gäller förbehåll som syftar till att flytta bevisbördan från järnvägen till motparten eller till att skapa lägre maximigränser för ersättningens storlek än konventionen medger.

Anspråk på ersättning för skada som omfattas av konventionen kan, liksom skadeståndsanspråk i allmänhet, göras gällande vid domstol. Talan kan emellertid i regel väckas endast i den stat, där den resande kom till skada. Den kan endast riktas mot den järnväg på vars linje skadan inträffade. Om den linje, på vilken skadan inträffade, drivs av två järnvägar gemensamt, kan talan riktas mot vilken som helst av dessa.

Anspråk kan emellertid också göras gällande på ett enklare sätt, nämligen genom enbart ett skriftligt krav hos den ansvariga järnvägen. Det är inte nödvändigt att kravet direkt tillställs denna järnväg. För att underlätta framställandet av anspråk har man nämligen i konventionen öppnat möjlighet för de skadelidande att inge sina krav hos vissa andra järnvägar än den ansvariga. Sålunda kan krav i regel inges bl. a. hos järnväg i den resandes hemort.

För att rätten att begära ersättning skall vidmakthållas krävs i vissa fall en särskild underrättelse till järnvägen om att ifrågavarande resande har kommit till skada. Sådan underrättelse skall lämnas inom tre månader från det den skadelidande fick kännedom om den uppkomna skadan. Underrättelsen skall riktas till någon av de järnvägar, hos vilka skriftligt krav får framställas enligt vad nyss sagts.

Särskild underrättelse behövs självfallet inte om själva anspråket framställs inom tremånadersfristen och inte heller om den ansvariga järnvägen inom nämnda tid på annat sätt fått reda på att den resande kommit till skada. Kan den skadelidande visa, att skadan orsakats av vållande på järnvägens sida, bibehåller han rätten att kräva ersättning, även om han inte lämnat underrättelse. Det samma gäller när underrättelse uteblivit eller kommit för sent till följd av omständighet som inte kan tillräknas den skadelidande som försummelse.

I den mån rätten att kräva ersättning inte gått förlorad genom underlåtenhet att lämna underrättelse om att den resande kommit till skada, kan kravet göras gällande inom en preskriptionsfrist om tre år. Avser kravet den resande själv, räknas preskriptionsfristen från den dag då han kom till skada. Är det fråga om anspråk från efterlevandes sida, räknas preskriptionsfristen från den dag den resande avled. De efterlevandes krav är dock underkastade en yttersta preskriptionstid av fem år, räknat från den dag då den resande kom till skada.

Vid en rättslig bedömning av skadefall som omfattas av konventionen kan åtskilliga spörsmål aktualiseras, vilka inte regleras i konventionen. Hit hör exempelvis i allt väsentligt frågan om hur skadestånd skall beräknas. Vid bedömningen av sådana frågor skall konventionsbestämmelserna kompletteras med nationella rättsregler. De nationella rättsregler som därvid blir tillämpliga är reglerna i den stat, inom vars område den resande kommit till skada. Detta gäller inte bara statens materiella regler utan även dess internationellt-privaträttsliga regler, vilket således kan medföra att en annan stats saknormer skall tillämpas, t. ex. vad beträffar familjerättsliga frågor.

Den förut omnämnda listan över linjer som är underställda CIV upptar också vissa bil- eller sjöfartslinjer. Tilläggskonventionen är dock inte tillämplig på skada som inträffar på sådan bil- eller sjöfartslinje utom i ett speciellt fall. Om en järnvägsvagn befordras med färja och en resande skadas genom en händelse som sammanhänger med järnvägsdriften medan han befinner sig i vagnen eller håller på att stiga på eller av denna, skall tilläggskonventionen tillämpas på skadan. I ett sådant fall föreligger domsrätt i den stat, vars flagga färjan förde.

Olyckshändelser eller liknande omständigheter kan för någon tid göra det omöjligt att upprätthålla tågtrafiken på en järnvägslinje. Järnvägen tvingas då att befordra sina passagerare med annat transportmedel. Kommer en resande under sådana omständigheter till skada under befordran med främmande transportmedel, kan han ändå vända sig mot järnvägen med sina ersättningskrav. Järnvägens ansvarighet skall emellertid i detta fall bedömas enligt de regler som gäller för det använda transportmedlet. Vissa av konventionens regler, bl. a. preskriptionsreglerna, skall dock tillämpas.

Som tidigare nämnts får talan enligt konventionen i allmänhet föras endast vid domstol i den stat, där den resande kom till skada. Detta medför att domar som grundas på konventionen i regel kommer att meddelas i den stat, där den ansvariga järnvägen har sin huvudsakliga verksamhet och sina huvudsakliga tillgångar. Det förekommer emellertid att en viss järnväg ombesörjer driften på sträckor utanför sitt hemland. Som exempel kan nämnas att vissa järnvägssträckor i Sverige drivs av de norska statsbanorna. På grund härav kan det inträffa att dom angående järnvägs ersättningsskyldighet meddelas i stat, där möjligheterna att verkställa domen är små. För att undanröja olägenheterna härav har man i konventionen tagit in bestämmelser om internationell verkställighet av domar.

3.3 De enskilda bestämmelserna i konventionen

Art. 1: I denna artikel slås till en början fast att konventionen inte har till ändamål att reglera järnvägens ansvarighet i andra fall än då *resande* kommit till skada. På skador som tillfogats järnvägens anställda i tjänsten eller utomstående personer, t. ex. en vägtrafikanter som påkörts av tåget, kan konventionen således inte tillämpas. Med resande i konventionens mening förstås i huvudsak endast sådana resande, vilkas befordran regleras av CIV, dvs. resande med internationell befordringshandling utfärdad för sträcka som berör minst två fördragsstaters områden och som uteslutande omfattar linjer, vilka är upptagna på centralbyråns lista över CIV-linjer. Som resande skall dock även anses personer som i enlighet med bestämmelser i CIM åtföljer en enligt detta fördrag befordrad sändning. Till denna kategori hör personer som deltar i en under CIM fallande befordran, exempelvis som djurskötare eller som ledsagare av avlidens stoft.

I art. 1 anges vidare konventionens geografiska användningsområde. Så som detta angivits är konventionen i princip tillämplig så snart en resande (med internationell färdhandling) kommit till skada inom stat som tillträtt konventionen.

Som förut nämnts kan det självfallet inträffa att en resa, under vilken en tågolycka inträffat, för vissa av offren varit en inrikes resa medan den för andra inneburit en internationell resa. På ersättningsanspråk från de senares sida är konventionen, enligt vad nyss sagts, tillämplig medan

övriga anspråk blir att bedöma enligt gällande nationella regler. I länder vilkas regler om inrikes befordran skiljer sig från konventionens regelsystem kan det te sig otillfredsställande att passagerare i samma tåg skall behandlas olika, i vart fall om det leder till inbördes skillnader i behandlingen av statens egna medborgare eller utlänningar som stadigvarande uppehåller sig i staten. Varje konventionsstat har därför beretts möjlighet att samtidigt som den undertecknar, ratificerar eller biträder konventionen avge en förklaring att den förbehåller sig rätten att inte tillämpa konventionen, när statens egna medborgare eller utlänningar, som stadigvarande uppehåller sig i staten, kommer till skada på statens eget territorium. Denna reservationsrätt anges i 2 § av förevarande artikel.

Art. 2: I denna artikel anges förutsättningarna för att en järnväg skall bli ersättningskyldig för skada som drabbat en resande. Konventionen gäller i princip endast personskada, dvs. skada som uppkommit till följd av att den resande dödsats eller tillfogats kroppsskada eller eljest drabbats av kroppslig eller själslig ohälsa, men däremot i allmänhet inte skada genom att den resandes egendom går förlorad eller skadas. Endast i det fallet att en resande, som utsatts för personskada, i samband därmed också lidit skada i fråga om egendom, som han bar på sig eller förde med sig som handresgods, omfattar järnvägens ansvarighet också egendomsskada.

Beträffande orsaken till skadan gäller att järnvägen blir ansvarig endast om den inträffade person- eller sakskadans är en följd av en händelse, som sammanhänger med järnvägsdriften. Utanför konventionsregleringen faller således i allmänhet situationer av typen att en resande misshandlats av en medresande.

Tidrymden för järnvägens ansvarighet är begränsad till den resandes vistelse på tåget, inbegripet påstigningen och avstigningen. Kommer en resande till skada medan han går över perrongen för att byta tåg, medan han befinner sig i väntsalen eller medan han uppehåller sig någon annanstans inom järnvägsområdet, får frågan om järnvägens ersättningskyldighet avgöras efter andra regler än konventionens.

För att den som lidit skada, som är ersättningsgill enligt konventionen, skall bli berättigad till ersättning av järnvägen för skadan räcker det med att han visar, att skadan är en följd av att den resande under den nyssnämnda tidrymden utsatts för en skadeorsakande händelse som sammanhänger med järnvägsdriften. Någon utredning om vad som gett upphov till händelsen behöver den skadelidande inte förebbringa. Även om det inte kan fastställas vad den skadeorsakande händelsen beror på blir järnvägen ansvarig.

Förmår emellertid järnvägen visa att skadan beror på en i konventionen särskilt angiven omständighet, kan järnvägen undgå ansvarighet fastän skadan är en följd av järnvägsdriften. Konventionen anger tre typer av fall, i vilka inverkan på järnvägsdriften av sådana omständigheter medför ansvarsfrihet.

Den första typen omfattar sådana fall i vilka den skadeorsakande händelsen inte primärt utgör en aktualisering av en i järnvägsdriften

inneboende risk (såsom vid hujringsbrott, urspårning till följd av för hög hastighet eller brand till följd av varmgång) utan uppkommit därför att ett skeende som ligger utanför järnvägsdriften har inverkat på denna. Exempel på sådana skeenden är att sten till följd av ras i en bergsslutning blockerat spåren, att rälsen brutits till följd av sättningar i marken, att en stoppsignal satts ur funktion genom blixtnedslag. Järnvägen blir emellertid inte utan vidare befriad från ansvarighet genom att visa, att den skadeorsakande händelsen utlösts av en omständighet som utifrån inverkat på järnvägsdriften. Järnvägen måste dessutom visa att det inte ens med iakttagande av den omsorg som förhållandena påkallat gått att hindra den inverkan som förekommit. Därutöver måste emellertid järnvägen för att undgå ansvarighet också visa, att den trots iakttagande av särskild omsorg inte heller kunnat hindra, att den inverkan som förekommit fick skadliga följder. Eftersom järnvägen genom fortlöpande inspektion av banan i stor utsträckning kan fastställa, om driften hotas av inverkan utifrån, och i sådant fall undanröja hotet eller inställa driften, synes tillämpligheten av förevarande ansvarsfrihetsgrund bli begränsad till situationer, i vilka det antingen förflutit endast en kort tid från det inverkan utifrån uppkom och till det skadan inträffade eller det varit svårt eller omöjligt att innan skadan inträffade upptäcka att inverkan utifrån hotade eller redan hade förekommit.

Den andra typen av fall, i vilka järnvägen kan undgå ansvarighet, kännetecknas av att den resande själv helt eller delvis orsakat skadan genom att bete sig oriktigt. Också dessa fall kan, åtminstone delvis, rymmas under den förut nämnda ansvarsfrihetsgrunden; den skadeframkallande faktorn är ju inte någon i järnvägsdriften inneboende risk utan den resandes oriktiga beteende. Emellertid skiljer sig förevarande ansvarsfrihetsgrund från den tidigare nämnda genom att det för ansvarsfrihet inte krävs att järnvägen vidtagit särskilda åtgärder för att hindra det oriktiga beteendet eller förebygga dess skadliga följder. I sin beskrivning av de beteenden från den resandes sida, som kan medföra ansvarsbefrielse för järnvägen, skiljer konventionen mellan två slag, vårdslösa beteenden och beteenden "som inte motsvarar resandes normala beteende". Båda uttrycken avses emellertid täcka samma faktiska handlingssätt från den resandes sida. Det senare uttrycket har valts främst för att beteckna ett objektivt oriktigt beteende av sinnessjuka, minderåriga och andra personer, vilkas handlingar på grund av den handlandes otillräknelighet inte kan läggas honom till last som culpa och som därför inte ansetts kunna betecknas som vårdslösa. Omfattningen av den ansvarsbefrielse som järnvägen kan uppnå på förevarande grund bestäms med hänsyn till den större eller mindre betydelse som den resandes beteende haft för skadans uppkomst.

Som en tredje ansvarsfrihetsgrund anges i förevarande artikel att den skadeorsakande händelsen framkallats genom ett förfarande från tredje mans sida. Ansvarsfrihet kan emellertid inte heller enligt denna grund komma i fråga om järnvägen genom att iaktta den omsorg som förhållandena påkallade kunnat hindra tredje mans inverkan på järnvägsdriften eller åtminstone kunnat förebygga, att denna inverkan fick skadliga

följder för den resande. Ehuru fallet att den skadeorsakande händelsen framkallats av tredje man nämns särskilt (art. 2, 4 § första stycket), utgör förfarandena av tredje man i själva verket endast ett speciellt slag av sådana för själva järnvägsdriften främmande omständigheter som kan medföra befrielse från ansvarighet enligt den första ansvarsfrihetsgrunden (art. 2, 2 §). Att fallet ändå nämns särskilt kan sammanhånga med att den skadelidande i detta fall kan vara berättigad till ersättning av tredje man och att frågan därför kan uppkomma hur järnvägens ansvarighet förhåller sig till tredje mans. Denna fråga besvaras i art. 2, 4 § andra stycket så, att järnvägen, om den över huvud taget är ansvarig, gentemot den skadelidande skall svara på samma sätt som om den varit ensam ansvarig. Den rätt till regress mot tredje man som enligt regler utanför konventionen kan tillkomma järnvägen påverkas emellertid inte av denna bestämmelse.

Som framgått av redogörelsen för konventionens ansvarighetsregler tar dessa sikte på skador som drabbat resande under deras vistelse i tåget eller vid på- eller avstigning. Inga regler ges däremot om skador som genom järnvägsdriften tillfogats resande i andra sammanhang eller tillfogats andra personer än resande. Detta innebär självfallet inte att järnvägen skall vara utan ansvarighet för sådana skador. De regler som gäller i dessa avseenden påverkas inte av tillkomsten av konventionen. En uttrycklig erinran härom återfinns i art. 2, 5 §.

När det gäller skador som omfattas av CIM eller CIV är frågan på vilken järnvägssträcka skadan uppkommit i regel av underordnad betydelse för den skadelidande. Enligt de båda fördragen är nämligen samtliga järnvägar som deltagit i den aktuella befordringen solidariskt ansvariga för skadeståndsbetalningen. Någon sådan solidarisk ansvarighet är däremot inte föreskriven i tilläggskonventionen. Enligt 6 § av denna artikel vilar ansvarigheten enbart på den järnväg, som driver den sträcka, på vilken den resande kom till skada. Vilken järnväg som driver en viss sträcka framgår av den hos centralbyrån för internationella järnvägstransporter förda listan över järnvägslinjer som är underställda CIV. Beträffande vissa linjer anges i listan att de drivs gemensamt av två järnvägar. Har en resande kommit till skada på en sådan linje, kan vilken som helst av de båda järnvägarna göras ansvarig.

Art. 3: I denna artikel anges de former av skada som järnvägen är skyldig att ersätta om den befinns vara ansvarig för resandes död. Det åligger järnvägen att betala alla kostnader, som nödvändiggjorts av dödsfallet. Av dessa nämns särskilt kostnaderna för transport av den döde och vidare begravningskostnaderna. Enligt konventionstexten har järnvägen inte skyldighet att ersätta kostnader som inte är "nödvändiga". Av förarbetena till konventionen framgår emellertid att man inte åsyftat någon alltför snäv tolkning av detta uttryck utan förutsatt, att järnvägen skall vara ersättningskyldig även vad beträffar kostnader, som visserligen inte är oundgängligen nödvändiga men är brukliga enligt sedvänjan i den ort det gäller.

Om den resande avlider först någon tid efter det att han kommit till skada, skall självfallet ersättning utgå också för vårdkostnader, inkomstbortfall m. m. i enlighet med vad som närmare anges i art. 4. En uttrycklig hänvisning till denna artikel finns upptagen i art. 3, 1 § under b).

Den ekonomiskt mest betydelsefulla posten i skadeståndsanspråk på grund av dödsfall utgörs oftast av efterlevandes krav på kompensation för förlust av försörjare. Vilka efterlevande som bör anses berättigade till sådan ersättning är en fråga som inte fått någon enhetlig lösning i de skilda nationella rättsordningarna och som därför endast delvis erhållit en materiell reglering i konventionen. I art. 3, 2 § fastslås emellertid att järnvägen är skyldig att ersätta det bortfall av underhåll som den resandes död medför för efterlevande, gentemot vilka han hade eller framdeles skulle komma att få laglig underhållsskyldighet. Vad beträffar rätten till skadestånd för personer som genom den resandes död gått miste om underhåll, till vilket de varit berättigade på grund av privaträttsligt avtal eller som utgått utan att det förelegat någon rättslig grund härför, inskränker sig konventionen till att förklara, att frågan huruvida rätt till skadestånd föreligger skall avgöras i enlighet med nationell rätt. Den rättsordning som i första hand skall tillämpas vid bedömningen av frågan är, som framgår av art. 18, 2 §, rättsordningen i den stat där den resande kom till skada. Hänvisningen till denna rättsordning innefattar emellertid också dennas internationellt—privaträttsliga regler. Ehuru själva de centrala skadeståndsfrågorna bör bedömas enligt *lex loci delicti*, synes det inte vara uteslutet att frågan om möjligheten för efterlevande utan laglig underhållsrätt att erhålla ersättning för mistat underhåll bör avgöras exempelvis med tillämpning av samma rättsordning som reglerade den dödes lagliga underhållsskyldighet.¹ En sådan tillämpning har i vart fall stöd i konventionens förarbeten.²

Art. 4: Denna artikel innehåller bestämmelser om ersättningsskyldighet för kroppsskada. Enligt dessa bestämmelser skall ersättning utgå dels för de under a) angivna kostnaderna för att återställa den skadade till hälsa, dvs. kostnaderna för läkarbehandling, vård, transporter m. m., dels för de under b) angivna ekonomiska förlusterna på grund av inkomstbortfall till följd av minskad eller förlorad arbetsförmåga eller på grund av att den resandes skador medfört fördyring av hans levnadskostnader. En sådan fördyring kan föranledas av den skadades behov av fortlöpande vård, diet eller liknande. Kostnader av denna typ kan uppenbarligen i och för sig hänföras under såväl a) som b). Ehuru det knappast kan utläsas ur konventionstexten, har avsikten, enligt vad som framgår av förarbetena, varit att under a) skall hänföras kostnader som redan uppkommit när skadeståndsfrågan prövas, medan framtida kostnader skall anses falla under b). Denna uppdelning kan vara betydelsefull, eftersom poster som avses under a) alltid skall ersättas till fullo, medan skadestånd som grundas på bestämmelserna i b) kan bli föremål för sammamässig begränsning (jfr art. 6).

¹ Jfr Strömholm s. 434–459 särsk. s. 456 ff, samt Edlbacher s. 153.

² Se Dokumenter s. 25.

Art. 5: Ursprungligen avsåg man att i denna artikel endast behandla s. k. ideell skada. I sin slutliga formulering omfattar den emellertid all skada som inte avses i artiklarna 3 och 4, således även ekonomisk skada som inte är hänförlig under dessa artiklar. Frågan huruvida ersättning skall utgå för andra former av skada än som avses i artiklarna 3 och 4, såsom sveda och värk, vanprydande ärr etc., regleras emellertid inte direkt i konventionen, som i stället hänvisar till innehållet i tillämplig nationell lag.

Art. 6: Skadeståndsskyldighet kan fullgöras antingen genom erläggande av engångsbelopp eller genom periodiska betalningar (livränta). Särskilt när det gäller skadestånd som inte utdöms i den skadelidandes hemland torde det regelmässigt vara en fördel för denne att få ersättningen i form av engångsbelopp. Genom reglerna i 1 § av denna artikel tillförsäkras han också rätt härtill. I den mån tillämplig nationell rätt tillåter att skadeståndet utdöms i form av livränta, skall dock den skadelidande ha rätt att i stället välja denna form. Det ligger i sakens natur att inte använda livränteformen vid ersättning av kostnader som redan uppkommit. Bestämmelserna i förevarande paragraf tar, som klart framgår av texten, heller inte sikte på sådana kostnader.

I motsats till flera andra transporträttsliga konventioner innehåller inte tilläggskonventionen någon egen regel om begränsning av skadeståndets storlek vid personskada. Vad beträffar skadeståndets storlek hänvisar konventionen i stället till nationell rätt (art. 6, 2 § första punkten). Denna hänvisning är trots sin allmänt hållna formulering avsedd att utsäga, att konventionen tillåter att skadeståndets storlek begränsas genom nationella rättsregler. Om den tillämpliga nationella rätten innehåller en begränsningsregel, enligt vilken den maximala ersättningen understiger 200 000 guldfrancs (ca 360 000 kr.), får dock denna regel inte tillämpas på skada, som omfattas av konventionen. I sådant fall skall i stället gälla en maximigräns för ersättningens storlek om 200 000 guldfrancs.

Tilläggskonventionens reglering av frågan om summamässig begränsning av skadeståndet avviker också i ett annat avseende från motsvarande regler om ersättning i t. ex. Warszawakonventionen om internationell luftbefordran. Enligt tilläggskonventionen skall nämligen i det angivna maximibeloppet inräknas endast sådana belopp som utgår enligt art. 3, 2 § eller art. 4 litt. b). Även om ersättning för t. ex. den akuta vården av den skadade har uppgått till betydande belopp, kan således hela det inom maximigränsen befintliga utrymmet disponeras för invaliditetsersättning eller ersättning till efterlevande.

Art. 7: I motsats till vad som är fallet vid personskada innehåller konventionen en egen regel om begränsning av skadeståndets storlek, när det gäller sakskada. Enligt denna artikel är nämligen järnvägen, om den befinns ansvarig för skada beträffande egendom som den resande bar på sig eller förde med sig som handresgods, inte skyldig att betala högre skadestånd än 2 000 guldfrancs (ca 3 600 kr.).

Art. 8: Varken konventionens subsidiära begränsningsregel i art. 6, 2 § eller begränsningsregeln i art. 7 eller någon i nationell rätt föreskriven begränsningsregel får tillämpas, när skadan uppkommit under sådana omständigheter att uppsåt eller grov vårdslöshet kan läggas järnvägen till last. Denna regel, som har motsvarigheter i vissa andra konventioner, återfinns i förevarande artikel. Någon större praktisk betydelse får regeln först när den sammanställs med bestämmelserna i art. 11, enligt vilka varje handling eller underlåtenhet i tjänsten av järnvägens personal eller andra som järnvägen anlitar för utförandet av befordran skall tillräknas järnvägen. Innebörden av begreppet "grov vårdslöshet" är inte närmare preciserad i konventionen. Begreppet har emellertid länge använts i CIM och CIV. I motsats till vad som är fallet enligt CIM och CIV skall enligt tilläggskonventionen den omständigheten att skadan vållats genom grov vårdslöshet medföra obegränsad ersättningsskyldighet också när det gäller sakskada. Enligt CIM och CIV medför grov vårdslöshet endast en fördubbling av det belopp som eljest utgör högsta möjliga skadeersättning.

Art. 9: Denna artikel innehåller i 1 § regler om beräkning av ränta på ersättningsbelopp. Enligt dessa regler är den skadelidande berättigad att erhålla ränta efter 5 % om året på det skadestånd han har att fordra. Räntan börjar i princip löpa så snart skriftlig framställning om ersättning har ingetts till järnvägen. Om den skadelidande utan att först göra någon sådan framställning väcker skadeståndstalan vid domstol, räknas räntan från den dag då talan väcktes. I vissa fall skall dock räntan räknas först från en senare tidpunkt. Detta gäller i fråga om sådana i artiklarna 3 och 4 avsedda skadeståndsposter vilkas storlek det inte varit möjligt att bestämma redan vid den tidpunkt då framställning om ersättning ingavs eller talan väcktes. På sådana skadeståndsbelopp räknas ränta först från den tidpunkt då alla omständigheter som lagts till grund för skadeståndets beräkning blivit förebragta. Den skadelidandes ränteanspråk skall, enligt vad som framgår av konventionens förarbeten, inte anses omfatta rätt till ränta på ränta.

Enligt artikelns 2 § föreligger återbetalningsskyldighet för varje belopp som någon mottagit som skadestånd utan att rätt därtill förelegat.

Art. 10: Konventionens ansvarighetsregler är avsedda att vara tvingande gentemot järnvägen. Detta resultat uppnås genom bestämmelserna i denna artikel om ogiltighet av vissa villkor, som järnvägen intagit i sina tariffer eller betingat sig i särskilda avtal med resande. Ogiltigheten drabbar följande i artikeln uppräknade villkor, nämligen sådana som syftar till att i förväg helt eller delvis utesluta den ansvarighet som åvilar järnvägen enligt konventionen, sådana som syftar till att befria järnvägen från beviskyldighet som den enligt konventionen har att fullgöra samt sådana som syftar till att fastställa lägre maximigränser för ersättningens storlek än som anges i art. 6, 2 § och art. 7. Att villkor av angivna slag blir ogiltiga påverkar inte giltigheten av befodringsavtalet i övrigt. Befodringsavtalet som sådant omfattas alljämt av CIV och tilläggskonventionen.

Art. 11: Som framgått av redogörelsen för innehållet i art. 8 behandlas i förevarande artikel frågan om järnvägens ansvarighet för de personer som utför de i järnvägsdriften ingående göromålen. Enligt konventionstexten står järnvägen i ansvar för två kategorier medhjälpare, nämligen dels järnvägens anställda, dels andra personer, av vilkas tjänster järnvägen begagnar sig vid utförandet av befordran. Denna uppdelning av medhjälparna i två grupper förekommer också i CIM och CIV. Det har ibland gjorts gällande att järnvägens ansvarighet inte är densamma för båda grupperna. Sålunda har det hävdats att järnvägens ansvarighet för andra medhjälpare än anställda inskränker sig till dessas verksamhet vid just den befordran, vid vilken den resande kom till skada. Att järnvägen inte skulle vara ansvarig för alla i dess drift sysselsatta personer är emellertid en tolkning som det förefaller svårt att acceptera. Den har också avvisats av flera kommentatorer. Det synes rimligt att förutsätta att järnvägens ansvarighet enligt denna artikel omfattar alla personer som järnvägen använder för att upprätthålla järnvägsdriften.

Å andra sidan kan järnvägen inte anses ansvarig för vad dess anställda och övriga medhjälpare företar sig utom tjänsten. Huruvida en viss handling skall anses som företagen inom eller utom tjänsten är emellertid inte alltid lätt att avgöra. För bedömningen av denna fråga ges vissa riktlinjer i artikelns andra stycke. Enligt detta skall järnvägens anställda, om de *på en resandes begäran* utför någon tjänst som det inte åligger järnvägen att lämna, anses handla på uppdrag av den till vilken tjänsten lämnades. Den avsedda innebörden av denna bestämmelse synes först och främst vara att man i den angivna situationen inte skall anse, att det föreligger någon sådan bindning mellan den anställde och järnvägen att den anställdes handlande kan tillräknas järnvägen. Det har beträffande motsvarande bestämmelse i CIM gjorts gällande, att bestämmelsen inte bara fastslår frånvaron av ansvarighet på järnvägens sida utan också positivt fastslår en ansvarighet för den person, för vilken den anställde var verksam, för det fall att den anställdes handlande orsakat skada för järnvägen eller tredje man.³ Emellertid synes avsikten med den aktuella bestämmelsen i tilläggskonventionen inte ha varit att till någon del reglera det utanför konventionens ram liggande spørsmålet vem som är ansvarig för skada, för vilken inte järnvägen kan göras ansvarig.⁴ Artikelns rubrik "järnvägens ansvarighet för sin personal" tyder också på att syftet med andra stycket enbart varit att närmare ange gränserna för denna ansvarighet.

Art. 12: Har en resande tillfogats skada som omfattas av konventionen, torde det oftast vara gynnsamt för honom att som grund för sina anspråk åberopa konventionens regler. Förutom dessa kan emellertid andra skadeståndsrättsliga regler, t. ex. allmänna regler om ansvar för eget vållande eller om principalansvar, i och för sig vara tillämpliga på skadan. Konventionen hindrar inte att sådana regler i stället åberopas. Enligt första stycket av denna artikel får emellertid järnvägens ansvarighet för skada som omfattas av konventionen, oavsett vilken grund som åberopas för anspråket, bara bestämmas med beaktande av de "förutsättningar och begränsningar" som anges i konventionen. Motsvarande bestämmelse

³ Jfr Nánássy s. 668.

⁴ Jfr Dokumente s. 78.

finns i CIM och CIV. Med "förutsättningar" anses i CIM böra förstås fördragets bestämning av ansvarighetens omfattning, ansvarsfrihetsgrunderna och fördelningen av bevisbördan, medan "begränsningar" anses syfta på den summamässiga begränsningen av skadeståndets storlek.⁵

I enlighet härmed torde syftet med förevarande stadgande få antas vara att utesluta eventuell konkurrens mellan konventionens ansvarighetsregler och de materiella reglerna i annan skadeståndsrätt. Däremot synes stadgandet inte ge stöd för tillämpning av konventionens processuella regler, när anspråk riktas mot järnvägen med stöd av andra skadeståndsregler än konventionens.

Konventionen reglerar endast förhållandet mellan den resande och järnvägen och berör därför i princip inte frågan om den resandes rätt till skadestånd av järnvägens medhjälpare. Huruvida medhjälpare till följd av vållande eller på annan grund kan göras ansvarig för resandes skada får således avgöras på grundval av vanliga regler. Om skadeståndsanspråk med stöd av sådana regler framställs mot medhjälpare till järnvägen, får dock, enligt vad som föreskrivs i artikelns andra stycke, större skadeståndsskyldighet inte åläggas medhjälparen än som kunnat åläggas järnvägen, om den varit den skadelidandes motpart.

Art. 13: Ersättningsanspråk mot järnvägar handläggs i mycket stor utsträckning utom rätta. Ofta bestäms ersättningen utan annan prövning än den som järnvägen själv företar i administrativ ordning. Ett sådant förfarande kan erbjuda den skadelidande vissa fördelar. Genom bestämmelserna i denna artikel har möjligheter öppnats för den skadelidande att på ett enkelt sätt göra gällande sina anspråk i administrativ ordning, även om han har svårt att sätta sig i direkt förbindelse med den ansvariga järnvägen.

Som framgår av 2 § har den som vill framställa anspråk i administrativ ordning i princip endast att ange kraven i en skrivelse som inges till någon av de i 1 § angivna järnvägarna. Dessa är den järnväg – eller en av de järnvägar – som trafikerar den sträcka på vilken skadan inträffade, den järnväg som avresestationen tillhör, den järnväg som bestämmelsestationen tillhör och slutligen varje järnväg i den resandes hemort eller vanliga uppehållsort. En förutsättning för att framställning om ersättning skall kunna inges till dessa järnvägar är dock att järnvägen i fråga har sitt säte i stat som har tillträtt tilläggskonventionen. Beträffande järnväg i den resandes hemort eller vanliga uppehållsort krävs emellertid inte att järnvägen finns upptagen på centralbyråns lista över CIV-linjer.

Art. 14: Kan den skadelidande inte på administrativ väg få en för honom godtagbar reglering av skadan, har han möjlighet att väcka talan vid domstol. Det är självfallet också möjligt för honom att väcka talan utan att först ha begärt ersättning på administrativ väg. Talan kan enligt denna artikel väckas endast mot järnväg som trafikerar den linje på vilken skadan inträffat. Om två järnvägar gemensamt trafikerar linjen i fråga, kan talan väckas mot vilken som helst av dessa. Sedan talan väckts mot den ena järnvägen, bortfaller emellertid rätten till talan mot den andra.

⁵ Se Nánássy–Wick s. 236.

Art. 15: Denna artikel innehåller jurisdiktionsregler. Domsrätt föreligger endast i den stat på vars territorium den resande kommit till skada. Undantag från denna regel kan dock förekomma till följd av mellanstatliga överenskommelser eller bestämmelser i meddelade koncessioner.

Sammanställd med art. 18 innebär denna artikel att domstolarna alltid får tillämpa det egna landets lag. I regel får också järnvägarna svara inför domstol i det egna landet. I den mån en järnväg trafikerar en sträcka inom främmande stats territorium, kan järnvägen emellertid bli skyldig att svara vid domstol i den främmande staten.

Art. 16: Konventionens ansvarssystem är så konstruerat, att det i regel är till järnvägens nackdel, om det inte går att utreda hur den resandes skada uppkommit. Det har därför ansetts rimligt att järnvägen ges tillfälle att påbörja utredning om orsakerna till inträffad skada, innan så lång tid förflutit att möjligheterna att klarlägga det skadeorsakande händelseförloppet påtagligt försämrats. För järnvägen kan det emellertid vara svårt att skaffa sig kännedom om uppkomna skador, eftersom dessa inte behöver ha uppstått i samband med något egentligt tågmissöde och eftersom antalet resenärer i ett tåg vanligen är betydligt större än antalet passagerare i ett flygplan eller en buss. Av dessa skäl har det ansetts nödvändigt att i konventionen införa en reglering som i princip gör rätten till skadestånd beroende av att järnvägen inom viss kortare tid underrättas om att den ifrågavarande resanden kommit till skada. Bestämmelser härom återfinns i denna artikel.

Enligt dessa bestämmelser går rätten att göra ersättningsanspråk gällande förlorad, om inte den skadelidande inom tre månader från det han fick kännedom om att den resande kommit till skada underrättar järnvägen härom. Underrättelsen kan lämnas till vilken som helst av de järnvägar som nämns i art. 13, dvs. till den järnväg – eller någon av de järnvägar – som trafikerar den linje på vilken den resande kom till skada, till avresejärnvägen, till bestämmelsejärnvägen eller till järnväg i den resandes hemort eller vanliga uppehållsort. Någon särskild form för underrättelsen är inte föreskriven. Att en muntlig anmälan är tillfyllest framgår av föreskriften i artikelns 1 § andra stycket, enligt vilken den järnväg som tar emot en muntlig anmälan självmant skall utfärda en bekräftelse på mottagandet.

Det kan synas vara en mycket hård sanktion att rätten att kräva ersättning går förlorad, om skadefallet inte anmäls hos järnvägen inom den relativt korta fristen av tre månader från det den berättigade fick vetskap om skadan. Emellertid bortfaller underrättelseskyldigheten i ett stort antal fall enligt artikelns 2 §.

I denna paragraf ges först den ganska självklara föreskriften att utebliven underrättelse inte skall medföra förlust av rätten att kräva ersättning, om den skadelidande inom den nämnda fristen framställt anspråk på administrativ väg i enlighet med art. 13. Fallet att den skadelidande i stället före fristens utgång väcker talan vid domstol nämns visserligen inte i texten, men det är uppenbart att utebliven underrättelse

inte heller i detta fall medför förlust av rätten att kräva ersättning, och detta bekräftas också av förarbetena. Kravet på underrättelse bortfaller vidare, om den skadelidande kan visa, att skadan orsakats genom vållande på järnvägens sida. Har den omständigheten att underrättelsen uteblivit eller lämnats först efter fristens utgång berott på förhållande som inte kan tillräknas den skadelidande, skall han likaledes anses ha kvar rätten att kräva ersättning. Underlåtenhet att lämna underrättelse är också utan betydelse, om skadefallet ändå före fristens utgång blivit känt för den järnväg – eller någon av de järnvägar – som trafikerar den linje på vilken den resande kom till skada. För att underrättelseplikten skall bortfalla är det emellertid inte tillräckligt att järnvägen känner till att ett tågmissöde inträffat. Järnvägen måste också ha fått kännedom om att ifrågakarande resande kommit till skada.

Art. 17: Har skadeståndsfördran som grundas på konventionen inte prekluderats enligt reglerna i art. 16 kan fordringen göras gällande inom en frist av tre år. Sker inte detta, förlorar den skadelidande enligt de i denna artikel intagna preskriptionsbestämmelserna rätten att göra fordringen gällande. Som utgångspunkt för beräkningen av preskriptionstiden gäller den dag då den resande kom till skada, om ersättningen avser skada som tillfogats den resande själv. Avser ersättningen skada som tillfogats annan, dvs. framför allt den resandes underhållsberättigade efterlevande, räknas preskriptionsfristen från dagen för den resandes död. I detta fall står emellertid treårsfristen till den skadelidandes förfogande endast till den del den infaller inom en tidrymd av fem år från den dag då den resande kom till skada.

I och med att ett ersättningskrav framställs hos järnvägen i administrativ ordning, upphör preskriptionstiden enligt artikelns 2 § att löpa. Preskriptionen är sedan suspenderad så länge kravet är under järnvägens prövning. Om järnvägen helt eller delvis tillbakavisar kravet, fortsätter preskriptionen att löpa från den dag då järnvägen lämnar skriftligt besked om sitt ställningstagande och återsänder de handlingar som den skadelidande eventuellt hade fogat till framställningen om ersättning. Skulle den skadelidande på nytt framställa samma anspråk i administrativ ordning, leder detta inte till suspension av preskriptionen.

Har ett anspråk preskriberats, får anspråket, enligt vad som föreskrivs i artikelns 3 §, inte göras gällande ens genom genkärsmål eller kvittningsinvändning.

Enligt artikelns 4 § skall sådana frågor rörande preskription som inte regleras i konventionen avgöras i enlighet med nationell rätt. Härav följer att exempelvis frågan om sättet för avbrytande av preskriptionen regleras av intern rätt.

Art. 18: Som framgått av redogörelsen för artiklarna 3, 5, 6 och 17 anges i konventionstexten beträffande vissa frågor uttryckligen, att dessa skall avgöras i enlighet med nationell lag. Självfallet kan i tvister, som omfattas av konventionen, också uppkomma frågor, som över huvud taget inte berörs i konventionen. På sådana frågor skall enligt denna artikels 1 §

likaledes nationell lag tillämpas. Med nationell lag skall enligt artikelns 2 § förstås rättsordningen i den stat, på vars territorium den resande kom till skada. Hänvisningen till denna rättsordning avser, enligt vad som uttryckligen anges, inte bara dess saknormer utan också dess kollisionssnormer. Det är emellertid en allmänt vedertagen internationellt—privaträttslig regel att skadegörande handlingar skall bedömas efter lagen på den plats där den skadegörande handlingen ägde rum, *lex loci delicti commissi*. Man kan därför räkna med att det regelmässigt blir de materiella reglerna i den stat där den resande kom till skada som skall komplettera konventionsreglerna vid bedömningen av frågan om järnvägens skadeståndsskyldighet. Tillämpningen av *lex loci delicti* synes emellertid böra avse endast bedömningen i stort och torde således inte utesluta att särskilda spörsmål, t. ex. frågan om den resandes underhållsskyldighet, kan bedömas i enlighet med lagen i hans hemland.

Art. 19: I denna artikel behandlas frågan vilka processuella regler som skall tillämpas på rättstvister som omfattas av konventionen. Härvidlag föreskrivs att konventionens hithörande bestämmelser i första hand skall gälla. I den mån sådana bestämmelser saknas, skall domstolslandets egna processregler tillämpas. Denna reglering överensstämmer med vad som är föreskrivet i CIM art. 55 och CIV art. 55 och ansluter till den allmänna principen att en domstol, när det gäller rättegångsförfarandet, alltid tillämpar sitt eget lands lag, *lex fori*. Huruvida en fråga skall anses vara av materiell eller processuell natur saknar med den reglering konventionen innehåller nämnvärd betydelse. Betraktas frågan som materiell blir enligt art. 18 *lex loci delicti* i regel tillämplig. Eftersom talan enligt huvudregeln i art. 15 kan föras endast i den stat där den resande kom till skada, är *lex loci delicti* i allmänhet domstolslandets lag, dvs. samma lag som skall tillämpas om frågan betraktas som processuell och enligt denna artikel skall avgöras enligt *lex fori*.

Art. 20: Enligt CIM art. 56 och CIV art. 56 skall, som framgått av redogörelsen för 1963 års lag (se under 2.6), domar som grundas på bestämmelserna i fördragen under vissa förutsättningar vara verkställbara också i andra fördragsstater än domstolsstaten. Motsvarande gäller enligt förevarande artikel beträffande dom, som grundats på tilläggskonventionens bestämmelser. Förutsättningarna för att sådan dom skall vara verkställbar utom domstolslandet är att domen meddelats av domstol, som är behörig enligt konventionen, och blivit verkställbar i domstolslandet. Är dessa förutsättningar uppfyllda, och fullgör sökanden vad som kan åligga honom enligt bestämmelserna för exekvaturförfarandet i den stat där verkställighet söks, skall verkställighet medges i den staten utan avseende på invändningar beträffande domens materiella innehåll.

För verkställighet i främmande stat kan, enligt vad som uttryckligen anges i artikeln, även användas tredskodomar och förlikningar, som träffats inför behörig domstol och intagits i dess protokoll. Däremot tillerkänner konventionen inte internationell verkställbarhet åt domar med endast provisorisk verkställbarhet eller åt sådana i samband med

dom meddelade beslut, varigenom kärke, vars talan ogillats, ålagts utge skadestånd till motparten utöver ersättning för hans rättegångskostnader.

Artikelns 2 § innehåller en processuell bestämmelse, vilken avser att beträffande käromål som grundas på konventionen hindra tillämpningen av nationella regler av innebörd att käreanden skall ställa säkerhet för skada eller kostnad som hans talan kan förorsaka motparten.

Art. 21: De maximigränser för storleken av vissa skadeståndsposter, vilka återfinns i artiklarna 6 och 7, är som nämnts angivna i francs. I denna artikel anges närmare vad som i konventionen menas med en franc, nämligen en guldfranc med en vikt av 10/31 gram och en finhet av 0,900. Denna franc, den s. k. Germinalfrancen, är ett fiktivt mynt, som i åtskilliga konventioner används som värdeenhett. Enligt vad Sveriges Riksbank meddelat i skrivelse den 27 februari 1974 kan det ifrågasättas om det numera är möjligt att på ett tillförlitligt sätt ange värdet av en Germinalfranc. En matematisk beräkning enligt de grunder som tidigare tillämpats skulle emellertid ge till resultat att en Germinalfranc för närvarande motsvarar kr. 1,79712 i svenskt mynt.

Art. 22: Enligt CIV art. 2 kan även bil- eller sjöfartslinjer upptagas på centralbyråns lista över CIV-linjer. En befordran kan i enlighet därmed omfattas av CIV, trots att den endast delvis eller rent av inte alls utförs med järnväg. Passagerare som befordras på bil- eller sjöfartslinjer kan till följd därav vara att anse som resande enligt tilläggskonventionen art. 1, 1 §. Enligt förevarande artikels 1 § är emellertid konventionen i regel inte tillämplig på skada som tillfogas en resande under befordran på bil- eller sjöfartslinje. Undantag kan emellertid förekomma när det gäller befordran med tågfärja. Om en järnvägsvagn transporteras med färja skall nämligen konventionen vara tillämplig på skada som tillfogats resande under hans uppehåll i järnvägsvagnen eller i samband med hans på- eller avstigning av vagnen. En förutsättning för att järnvägen skall bli ansvarig enligt konventionens regler är emellertid att skadan uppkommit till följd av järnvägsdriften. Huruvida en skada skall anses orsakad av järnvägsdriften eller av fartygsdriften torde ofta vara svårt att avgöra. Skador i samband med att järnvägsvagnen körs ombord på färjan eller i land från denna och skador som beror på att vagnen inte fastgjorts ordentligt i däckbet eller att anordningarna för av- och påstigning varit otillfredsställande torde emellertid som regel få anses orsakade av järnvägsdriften.

Skada som inträffat ombord på tågfärja skall anses ha inträffat i den stat vars flagga färjan för. Domsrätt i tvist angående skadan skall således enligt art. 15 i regel föreligga endast i denna stat. Som nationell lag i tilläggskonventionens mening skall enligt art. 18 samma stats rättsordning användas.

Det förefaller naturligt att järnvägens ansvarighet enligt konventionen i princip inte omfattar befordran på bil- eller sjöfartslinje. Att befordringen på dessa linjer inte skulle utföras med järnväg bör också från början ha stått klart för den resande. Annorlunda blir förhållandet om befordran på en sträcka, som normalt trafikeras med järnväg, i visst fall utförs med

annat transportmedel. Denna situation behandlas i förevarande artikels 3 §. Som anledning till att befordringen på en järnvägssträcka i verkligheten utförs med annat transportmedel synes konventionsförfattarna endast ha räknat med sådana utomordentliga omständigheter som tvingar järnvägen att tillfälligt inställa tågtrafiken. Kommer en resande till skada under en befordran som avses här — t. ex. när han efter en tågurspårning får fortsätta färden med buss — kan han alltjämt rikta sina ersättningskrav mot järnvägen. Denna svarar emellertid i sådana fall inte enligt de järnvägsrättsliga skadeståndsreglerna utan efter de skadeståndsregler som gäller för det använda transportmedlet. Riktat den skadelidande sina anspråk mot järnvägen skall emellertid, trots att den materiella bedömningen av skadeståndsfrågan skall ske med tillämpning av andra regler än järnvägsrättens, förfarandet i åtskilliga avseenden gestaltas efter konventionens regler. Sålunda har den skadelidande exempelvis också i detta fall möjlighet att framställa sina anspråk i administrativ ordning, han har samma skyldighet som eljest att lämna järnvägen underrättelse om skadefallet, och han har att göra gällande sina anspråk inom den preskriptionsfrist som följer av art. 17.

Som tidigare nämnts reglerar tilläggskonventionen bara förhållandet mellan järnvägen och den resande. Förevarande stadgande inverkar därför inte på den skadelidandes möjligheter att kräva ersättning av den transportör som utförde befordringen med det andra transportmedlet, om denne transportör var annan än järnvägen.

Art. 23: Denna artikel innehåller en ytterligare ansvarsfrihetsgrund, vilken ger järnvägen möjlighet att undgå ersättningsskyldighet, när skadefallet varit en följd av en atomolycka. Förutsättningen för ansvarsbefrielse för järnvägen är att en innehavare av en atomanläggning eller annan person i hans ställe är ansvarig för skadan enligt de ”i en konventionsstat” gällande särskilda reglerna om ansvarigheten på atomenergins område. Avsikten är att järnvägen skall gå fri från ansvarighet för atomskada så snart det är möjligt för den resande att erhålla ersättning enligt atomansvarighetsreglerna i någon konventionsstat. Även om den resande för att göra atomansvarigheten gällande måste väcka talan i annan konventionsstat än den som har domsrätten beträffande anspråk mot järnvägen, bör således existensen av atomansvarigheten anses utsluta järnvägsansvarighet. Däremot kan järnvägen inte till sitt fredande åberopa, att skadan omfattas av atomansvarighetslagstiftningen i en icke-konventionsstat. I sådant fall, liksom när skadan eljest faller utanför konventionsstaternas samlade atomansvarighetslagstiftning, får frågan om järnvägs ansvarighet prövas enligt huvudreglerna i art. 2.

Art. 24: Denna artikel, som reglerar undertecknandet av konventionen, saknar numera aktualitet.

Art. 25: Enligt denna artikel krävs för tillträde till konventionen ratifikation från signatärstaternas sida. Eftersom Sverige inte undertecknat konventionen, blir ratifikation inte aktuell för Sveriges del. Artikeln

innehåller vidare bestämmelser om förfarandet för att sätta konventionen i kraft. Sedan konventionen den 1 januari 1973 trätt i kraft saknar också dessa bestämmelser intresse.

Art. 26: En stat, som har tillträtt 1970 års CIV men inte undertecknat tilläggskonventionen, kan enligt denna artikel ansluta sig till konventionen genom att meddela den schweiziska regeringen sin önskan om anslutning. Det åligger den schweiziska regeringen att underrätta övriga konventionsstater om hänvändelsen. Anslutningen träder i kraft en månad efter det att underrättelsen lämnats.

Om Sverige skall tillträda tilläggskonventionen, måste det ske genom anslutning i enlighet med denna artikel.

Art. 27: Enligt denna artikel skall tilläggskonventionen ha samma giltighetstid som 1970 års CIV, vilket innebär att giltighetstiden i och för sig är obegränsad men att en stat kan frånträda konventionen efter den 31 december 1977. Konventionen skall kunna revideras i samma ordning som gäller för CIV. Detta innebär bl. a. att frågan om revision av konventionen skall tas upp till behandling senast när konventionen varit i kraft i fem år. Det förutsätts också att tilläggskonventionen framdeles skall kunna inarbetas i CIV.

Art. 28: I denna artikel konstateras att tilläggskonventionen slutits och undertecknats på franska språket och att konventionstexten dessutom föreligger i form av officiella översättningar till tyska, engelska, italienska och arabiska språken. I händelse av avvikelser mellan den franska texten och annan text skall den förra ha vitsord.

4 Utredningsförslaget

4.1 Utredningens direktiv

I utredningens direktiv konstateras, att Sverige till följd av den omfattande tillslutning som tilläggskonventionen rönt kan komma att bli praktiskt taget den enda CIV-stat som står utanför konventionen. En sådan utveckling bedöms som otillfredsställande, i synnerhet som tilläggskonventionens reglering anses bereda den resande en förmånligare ställning än han åtnjuter enligt 1886 års lag. Enligt direktiven bör därför en svensk anslutning till tilläggskonventionen övervägas. För att anslutningen skall kunna genomföras krävs vissa ändringar i 1886 års lag. Eftersom konventionen endast gäller för befordran av resande med internationell befordringshandling, skulle lagändringarna i och för sig kunna begränsas till att avse sådana resande. Detta skulle emellertid kunna leda till att man, till och med i fall då flera passagerare skadats genom samma händelse, måste konstatera att vissa passagerare hade laglig rätt till skadestånd av järnvägen och att andra passagerare saknade denna rätt. En sådan ordning anses enligt direktiven inte vara godtagbar. Regleringen i 1886 års lag anses inte heller tillfredsställande, eftersom denna inte ger tågpassageraren lika gott skadeståndsskydd som han skulle ha åtnjutit under färd med buss, flyg eller fartyg. Flera skäl talar således enligt direktiven för att tilläggskonventionens reglering bör ersätta motsvarande reglering i 1886 års lag.

Också i de delar som inte berör tilläggskonventionens ämnesområde anses 1886 års lag numera vara föråldrad. Det bör därför enligt direktiven övervägas att helt ersätta den med ny lagstiftning om järnvägs ansvarighet för person- och sakskada. Frågan om skadeståndsansvar gentemot utomstående tredje man eller gentemot den som är anställd hos trafikföretaget bör dock lösas i ett sammanhang för bil- och järnvägstrafiken efter såvitt möjligt enhetliga riktlinjer och bör därför inte tas upp för järnvägstrafikens del förrän det blir aktuellt att göra en översyn av bilansvarighets- och trafikförsäkringslagstiftningen. Regleringen av järnvägsbefordran av gods och inskrivet resgods, vilken nu återfinns i järnvägstrafikstadgan, bör också ske i civillags form. Det bedöms i direktiven som ändamålsenligt att till en särskild lag om järnvägsbefordran sammanföra de civilrättsliga reglerna om befordran av såväl resande och deras personliga tillhörigheter som gods och inskrivet resgods.

En eventuell ny lagreglering av järnvägens ansvarighet vid befordran av resande bör enligt direktiven komma till stånd så snart som möjligt efter det att tilläggskonventionen trätt i kraft. Däremot bör en ny reglering beträffande befordran av gods och inskrivet resgods inte genomföras förrän frågan om lagstiftning om godstransporter på väg avgjorts. I direktiven förutsätts det därför att den ifrågasatta järnvägslagstiftningen genomförs i två etapper.

Utredningens arbete bör enligt direktiven därför i första hand avse förslag till den lagstiftning som är nödvändig för Sveriges tillträde till tilläggskonventionen och de författningsändringar som i samband därmed bör göras i syfte att samordna reglerna om inhemsk och internationell befordran med järnväg av passagerare och bagage. Under utredningsarbetet bör samråd ske med motsvarande utredningsorgan i Danmark, Finland och Norge.

4.2 Nordiskt samarbete

Danmark, Finland och Norge har samtliga tillträtt tilläggskonventionen. Denna har i alla tre länderna införlivats med rättsordningen utan att ha transformerats till nationell lag. I Danmark och Finland gäller särskild lagstiftning för inrikes järnvägsbefordran. I Norge finns däremot inte någon lagstiftning om inrikes befordran av resande med järnväg.

Den norska utredningens uppdrag omfattar utarbetande av förslag till lagregler om personbefordran med järnväg, men dessa regler skall avse endast inrikes befordran. I den finska utredningens uppdrag ingår att revidera regleringen av inrikes personbefordran, men utredningen avser inte att ta upp de nya reglerna i en separat lag om befordran av resande utan i stället direkt inarbeta dem i en allmän lag om järnvägsdrift, innehållande regler om järnvägens ansvarighet såväl mot transportkunder som mot tredje man. Den danska utredningen, som tillsattes avsevärt senare än de övriga, har likaledes i uppdrag att utarbeta ändrade bestämmelser om inrikes personbefordran men har hittills inte haft möjlighet att ta närmare ställning till utformningen av en ny lagstiftning.

De fyra nordiska utredningarna har haft gemensamma överläggningar dels den 28 mars 1973 i Stockholm, dels den 28 augusti 1973 i Helsingfors. Därvid har enighet nåtts i flera principiella frågor. De skilda utgångspunkter som utredningarna enligt det förut sagda haft för sitt arbete har emellertid inte givit dem möjlighet att upprätta överensstämmande nordiska lagförslag.

4.3 Utredningens överväganden i stort

4.3.1 Svensk anslutning till tilläggskonventionen

Sverige deltog i utarbetandet av tilläggskonventionen. Den undertecknades emellertid inte från svensk sida. Vid tidpunkten för undertecknan-

det var det svårt att bedöma vilken tillslutning konventionen skulle få. Numera har emellertid praktiskt taget alla västeuropeiska och flertalet östeuropeiska stater tillträtt konventionen. Såsom anförts i utredningens direktiv kan det inte anses tillfredsställande att Sverige som praktiskt taget det enda av de länder som bedriver järnvägssamarbete inom ramen för CIM och CIV står utanför konventionen.

Att Sverige på detta sätt kommit att inta en särställning, när det gäller regleringen av järnvägs ansvarighet vid internationell befordran av resande, innebär i sak att den svenska lagstiftningen är i stort sett den enda i vår världsdel, enligt vilken en järnvägspassagerare, som under internationell befordran kommit till skada till följd av järnvägsdriften, inte blir berättigad till skadestånd av järnvägen utan att bevisa att skadan orsakats genom vållande på järnvägens sida. Betydelsen härav bör i och för sig inte överdrivas, eftersom de svenska järnvägarna i praktiken torde ha påtagit sig ersättningsskyldighet i större utsträckning än lagstiftningen föreskriver. Trots detta måste det anses beklagligt att en person, som företar en internationell tågresor, i viktiga hänseenden får sitt lagliga skadeståndsskydd försämrat, när han reser in i Sverige. Även detta utgör enligt utredningens uppfattning ett starkt skäl för att också Sverige bör tillträda tilläggskonventionen.

Som skäl för att inte tillträda en internationell överenskommelse kan ofta anföras att överenskommelsen innehåller lösningar, som inte kan anses sakligt tillfredsställande enligt den uppfattning som råder i det egna landet. Detta kan emellertid inte anses gälla i fråga om tilläggskonventionen. Som redan framhållits får tvärtom de i sammanhanget viktigaste reglerna, nämligen de som avser järnvägens ansvarighet vid personskada, anses innebära en mera ändamålsenlig reglering än den som finns i gällande svensk rätt. Att konventionens regler på enstaka punkter, t. ex. i fråga om preskription, skiljer sig från vad som vanligtvis gäller enligt svensk rätt kan enligt utredningens uppfattning inte inge några betänkligheter mot att göra konventionsreglerna tillämpliga när det gäller internationell befordran.

På grund av det anförda förordar utredningen att Sverige snarast ansluter sig till tilläggskonventionen.

4.3.2 Samordning av reglerna för internationell och inrikes befordran

Om Sverige i enlighet med utredningens förslag ansluter sig till tilläggskonventionen, måste dennas bestämmelser göras tillämpliga för passagerare, vilka kommit till skada här i landet under resa som de företagit med internationell befodringshandling. Detta skulle enklast kunna åstadkommas genom att tilläggskonventionen genom en s. k. blankettlag gjordes direkt tillämplig, samtidigt som de bestämmelser i 1886 års lag och järnvägstrafikstadgan, vilka reglerar samma spörsmål som konventionen, förklarades inte skola gälla vid befodraren av passagerare med internationell befodringshandling. En sådan teknik har i huvudsak använts när CIM och CIV införlivats med den svenska rättsordningen.

Samma tillvägagångssätt har tillämpats i Danmark, Finland och Norge när det gäller tilläggskonventionen.

Om det aktuella lagstiftningsarbetet begränsas på detta sätt, blir emellertid följderna att ett regelsystem blir gällande för resande med internationell befordringshandling, medan ett annat regelsystem skall tillämpas på övriga passagerare. Som framhållits i direktiven kan detta inte anses vara en godtagbar ordning.

Olägenheterna av att skilda regelsystem skulle bli tillämpliga på de resande beroende på om resan var att anse som internationell eller inrikes kan rent kvantitativt mildras, om Sverige i samband med anslutningen till tilläggskonventionen gör förbehåll enligt art. 1, 2 §. En stat som gör sådant förbehåll är inte förpliktad att tillämpa konventionens bestämmelser, när statens egna medborgare eller utlänningar, som stadigvarande uppehåller sig i staten, under resa med internationell befordringshandling kommit till skada på statens eget territorium. Förbehåll har gjorts av ett flertal stater, däribland Danmark, Finland och Norge.

Det finns inte något statistiskt underlag för att beräkna hur stor del av de skadefall, vilka under en viss tidsperiod kan väntas inträffa i Sverige, som skulle bedömas enligt konventionens regler. Särskilt om man från svensk sida gör förbehåll enligt art. 1, 2 § torde det emellertid få antas att konventionsreglerna skulle bli tillämpliga i ett ganska begränsat antal fall. En jämförelse mellan den skadeståndsrättsliga behandlingen av resande med internationell befordringshandling och övriga resande torde således sällan komma att aktualiseras på ett mera påtagligt sätt. Emellertid föreligger möjligheten att av två passagerare, som skadats vid samma tågolycka, den ene på grund av sitt innehav av en internationell befordringshandling kan åberopa skadeståndsregler som i vissa hänseenden sätter honom i en väsentligt bättre ställning än den andre. Förutom att detta förhållande i enskilda fall kan leda till resultat som ter sig stötande, torde det visa, att den svenska järnvägsskadeståndstiftningen inte i alla delar ger den resande ett tillfredsställande skadeståndsrättsligt skydd.

Konventionen innebär, att järnvägen åläggs ett i jämförelse med 1886 års lag tämligen strängt ansvar för skador, som drabbar de resande. Enligt utredningens mening är detta ansvarssystem väl lämpat också för inrikes befordran. Inrikesreglerna bör av nu anförda skäl på väsentliga punkter bringas i överensstämmelse med reglerna för internationell befordran. Detta gäller framför allt i fråga om förutsättningarna för järnvägens ansvarighet.

Utredningen förordar således, att i huvudsak samma regler skall gälla för järnvägens ansvarighet vid såväl internationell som inrikes befordran av resande. Genomförs denna målsättning, finns ingen anledning för Sverige att i samband med anslutning till tilläggskonventionen göra förbehåll enligt art. 1, 2 §.

4.3.3 *Det sakliga tillämpningsområdet för den aktuella lagstiftningen*

Den lagstiftning som aktualiseras av en svensk anslutning till tilläggskonventionen måste innehålla regler för internationell befordran i åtminstone

de hänseenden som regleras i konventionen. En ny lagstiftning för inrikes befordran måste, om den av utredningen förordade anpassningen till de internationella reglerna skall genomföras, likaledes omfatta åtminstone ett ämnesinnehåll som väsentligen motsvarar konventionens. Det kan emellertid finnas anledning att i detta sammanhang — i fråga om såväl internationell som inrikes befordran — överväga ny lagstiftning också om spörsmål, som inte berörs av tilläggskonventionen.

Bland dessa spörsmål märks framför allt frågan om järnvägens ansvarighet för skada som uppkommit genom järnvägsdriften annorledes än i samband med de resandes vistelse i järnvägsvagn eller med deras på- eller avstigning. Såvitt angår skada, som tillfogats utomstående tredje man eller den som är anställd hos järnvägen, förutsätter emellertid direktiven, som tidigare nämnts, att frågan om järnvägens ansvarighet skall tas upp först i samband med en översyn av bilansvarighets- och trafikförsäkringslagstiftningen. Av denna anledning bör nu endast övervägas om den aktuella lagstiftningen också bör omfatta fallet, att en resande kommer till skada vid annat tillfälle än när han uppehåller sig i järnvägsvagn eller stiger på eller av denna.

Enligt 1886 års lag omfattas en resande — liksom andra — av det särskilda järnvägsansvaret, om han skadas till följd av järnvägsdriften. Huruvida en resande skall åtnjuta det särskilda järnvägsrättsliga skadeståndsskyddet är således enligt gällande rätt i och för sig inte beroende av var han uppehåller sig, men med den innebörd begreppet ”skada i följd av järnvägs drift” anses ha, kan sådan skada knappast tänkas drabba någon, som inte uppehåller sig tämligen nära själva spåranläggningen. Skador som tillfogas resande exempelvis genom bristfälligheter i väntsalar, gångtunnlar och liknande utrymmen har därför hittills inte hänförs under järnvägsskadeansvaret. Någon ändring härvidlag är enligt utredningens mening inte motiverad.

När den resandes skada har ett egentligt samband med lokomotivs och vagnars rörelser längs spåren, omfattas den däremot av bestämmelserna i 1886 års lag, även om den resande vid skadetillfället inte uppehöll sig i järnvägsfordon eller var i färd med på- eller avstigning. Om en resande skadas, när han på väg till eller från sitt tåg korsar ett järnvägsspår och därvid blir påkörd av ett växellok, eller om han, när han väntar på perrongen, träffas av ett föremål som faller av från ett passerande godståg eller om han dras med av luftdraget från ett snälltåg, som passerar i hög fart, skall således järnvägens ansvarighet för närvarande bestämmas enligt järnvägsskadereglerna.

Det kan sägas att en resande också i sådana situationer som här exemplifierats borde komma i åtnjutande av det utvidgade skadeståndsskydd som nu övervägs. Emellertid kan skadefall av denna typ lika väl drabba en tredje man som en resande. Man bör därför enligt utredningens mening undvika att skapa en ordning som kan innebära, att frågan om vilka skadeståndsregler som skall tillämpas blir beroende av om den skadade var en resande eller en tredje man. I enlighet härmed förordar utredningen, att den nu aktuella lagstiftningen i likhet med konventionen begränsas till att avse skada, som tillfogas den resande när han befinner

sig på tåget eller när han stiger på eller av detta. I fråga om järnvägs ansvarighet för skada, som i annat sammanhang tillfogas resande genom järnvägsdriften, bör tillsvidare 1886 års lag fortsätta att gälla.

Regleringen i tilläggskonventionen tar i huvudsak sikte enbart på personskada. På sakskada är konventionen tillämplig endast om skadan avser egendom som den resande bar på sig eller förde med sig som handresgods och endast om skadan uppkommit i samband med att ifrågavarande resande tillfogats personskada. Lider den resande skada genom att sådan egendom som nu nämnts helt eller delvis går förlorad eller skadas utan att detta sker i samband med att den resande själv skadas, bestäms järnvägens ansvarighet för närvarande vid internationell befordran enligt CIV och vid inrikes befordran enligt järnvägstrafikstadgan. Eftersom det knappast kan anses ändamålsenligt att frågan om järnvägens ansvarighet för resandes personliga effekter och handresgods regleras på tre skilda ställen i lagstiftningen, bör enligt utredningens mening en samlad reglering av denna fråga komma till stånd i förevarande sammanhang.

Det kan förefalla ligga nära till hands att i samband med regleringen av de resandes rätt till ersättning för personskador och vissa sakskador också ta upp frågan om de resandes rätt till ersättning för skada till följd av dröjsmål med slutförandet av befordringen. Denna fråga har emellertid inte behandlats i konventionen. Det torde också vara tveksamt, om det över huvud taget hade varit möjligt att uppnå enighet om internationella bestämmelser i detta ämne. Under arbetet på den konvention om internationell befordran av resande och resgods på väg (CVR), vilken antogs den 1 mars 1973, utmönstrades alla bestämmelser som föreslagits i fråga om ersättning för dröjsmål.

I 1925 års järnvägstrafikstadga föreskrevs uttryckligen (§ 26 p. 3), att den resande saknade rätt till ersättning för skada, som han lidit genom att hans befordran försenats eller inställts. Om skada uppkommit till följd av att tåg avgått för tidigt, kunde dock skadeersättning utgå. Däremot innehåller 1966 års järnvägstrafikstadga inte några regler om järnvägens ansvarighet för dröjsmål vid personbefordran. Frågan berörs emellertid i normalvillkoren genom en klausul (12:4) av 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."

Med hänsyn till den citerade klausulen torde anspråk mot järnväg för skada på grund av dröjsmål med fullgörandet av personbefordran inte kunna grundas enbart på befordringsavtalet. Allmänna skadeståndsregler torde kunna åberopas endast om dröjsmålet skulle innefatta ett brottsligt förfarande.

En lagreglering av ersättningskyldigheten för dröjsmålsskada är enligt utredningens mening i och för sig önskvärd. Enligt SJ:s statistik har under de senaste åren i genomsnitt ca 10 % av express- och snälltågen ankommit till slutstationen med mer än 15 minuters försening. Nämnvärda skador med anledning av försening torde emellertid förekomma relativt sällan vid järnvägsbefordran. Annorlunda förhåller det sig med t.ex. flyg- och

sjöbefordran, där särskilt ansvar för dröjsmål har föreskrivits (jfr 9 kap. 19 § luftfartslagen och 188 § sjölagen). Vissa arbeten har påbörjats för en internationell lösning av frågan om dröjsmålsansvar vid järnvägsbefordran.¹ Det kan finnas anledning att någon tid avvakta vilka resultat dessa arbeten kan ge. I vart fall synes det värdefullt om frågan kan dryftas ytterligare i nordiskt samarbete. Utredningen anser därför att frågan om en lagreglering av järnvägs ansvarighet för skada till följd av dröjsmål vid personbefordran bör tas upp till närmare prövning först under den andra etappen av utredningens arbete.

Som framgått av det tidigare sagda anser utredningen, att den aktuella lagstiftningen bör omfatta en reglering av järnvägens ansvarighet för skada beträffande egendom, som den resande bär på sig eller för med sig som handresgods på resan, även om skadan uppkommit utan samband med att den resande tillfogats personskada. I övrigt bör lagstiftningen ha samma sakliga tillämpningsområde som tilläggskonventionen.

4.3.4 Lagstiftningens form

Den lagreglering som nu är aktuell bör således enligt utredningens mening omfatta samma ämnesområde vid internationell befordran som vid inrikes befordran. Inom detta ämnesområde bör reglerna för internationell befordran och reglerna för inrikes befordran i allt väsentligt överensstämma med varandra. Från dessa utgångspunkter ter det sig naturligt att den nya lagstiftningen sker genom en för internationell befordran och inrikes befordran gemensam lag. Utredningen anser därför att den i Danmark, Finland och Norge begagnade metoden att införliva tilläggskonventionen med den interna lagstiftningen genom en blankettlag inte bör komma till användning i Sverige. Mot användandet av denna metod talar också att tilläggskonventionen till skillnad från exempelvis CMR, som har intresse i huvudsak endast för en begränsad krets av företag, har aktualitet för ett stort antal enskilda, varför konventionsreglerna bör presenteras i en för den svenska allmänheten lättillgängligare form än konventionens egen. Av dessa skäl framlägger utredningen ett lagförslag som har väsentligen samma sakinhåll som konventionen men som i formellt avseende innebär en ganska genomgripande omstöpning av konventionsinnehållet till svensk lagstil. Som utredningen skall redovisa i följande avsnitt har det också befunnits nödvändigt att i vissa hänseenden göra skillnad mellan reglerna för inrikes och internationell befordran.

4.4 Lagförslaget

4.4.1 Konventionsregler som inte ansetts lämpliga att ges motsvarande tillämpning på inrikes befordran

Som tidigare framhållits anser utredningen att starka sakliga skäl talar för att den svenska järnvägslagstiftningen anpassas till tilläggskonventionen, när det gäller den centrala frågan om förutsättningarna för järnvägens

¹ Se Zeitschrift nr 1/2 1974 s. 5 ff.

ansvarighet för skada som tillfogas resande. Även såvitt angår andra frågor har en överensstämmelse mellan den internationella och den interna regleringen enligt utredningens mening ett värde i sig. Utredningen har därför strävat efter att så långt som möjligt undvika skillnader i regleringen av internationell och inrikes befordran. En sådan strävan får dock inte drivas därefter att man i enhetlighetens intresse ger giltighet i inrikes befordran även åt regler som från saklig synpunkt passar mindre väl för tillämpning på sådan befordran. I enlighet härmed bör enligt utredningens uppfattning tillämpligheten av vissa av konventionens regler inte utsträckas utöver området för internationell befordran.

Detta är till en början fallet med reglerna i konventionen art. 6, 1 § om skadeståndets form. Enligt dessa regler skall den skadelidande alltid vara berättigad att få det utgående skadeståndet i form av ett engångsbelopp. Denna ordning torde vara ändamålsenlig när det gäller internationell befordran, eftersom den skadelidande då ofta kommer att få sin skadeståndsfordran i ett annat land än sitt hemland. Att utbetalningen av skadeståndet fördelas över en längre tidrymd leder i ett sådant fall till en viss osäkerhet för den skadeståndsberättigade. Sådana skäl gör sig i allmänhet inte gällande vid inrikes befordran. Det är tvärtom naturligt att för skadeståndsbetalning till följd av skada vid inrikes befordran samma regler gäller som för skadeståndsbetalning i allmänhet.

Enligt tilläggskonventionen art. 7 skall järnvägens ersättningsskyldighet för sakskada vara begränsad till 2 000 francs. Med franc skall i detta sammanhang förstås en guldfranc med en vikt av 10/31 gram och en finhet av 0,900. Konventionen medger inte att begränsningsbeloppet i den nationella lagstiftningen omräknas till inhemskt mynt i runda tal. Det synes för närvarande inte heller vara möjligt att bestämma ett värde i kronor som kan väntas behålla sin giltighet någon längre tid. För internationell befordran bör begränsningsbeloppet därför anges i francs. Det kan emellertid inte anses lämpligt att vid inrikes befordran använda en värdegräns uttryckt i francs. I den mån någon gräns för ersättningens storlek skall gälla även vid sådan befordran bör denna därför anges i kronor.

Konventionen innehåller i art. 9, 1 § regler om beräkning av ränta på skadeståndsbelopp. Dessa regler torde generellt sett vara något gynnsammare för den skadelidande än de allmänna ränteberäkningsregler som nu gäller enligt svensk rätt. Den förbättring av den skadelidandes ställning som kunde uppnås genom att konventionens ränteberäkningsregler gjordes tillämpliga vid inrikes befordran skulle emellertid bli så pass obetydlig, att den inte skulle kunna uppväga de nackdelar det måste innebära, om de vanliga ränteberäkningsreglerna skulle ersättas med andra inom ett mycket begränsat rättsområde. Om köplagsutredningens förslag till räntelag (SOU 1974:28) genomförs, kommer de svenska ränteregler att ge den skadelidande en bättre ställning än konventionsreglerna skulle bereda honom. Enligt utredningens mening bör därför de ränteberäkningsregler som anges i konventionen inte göras tillämpliga i andra fall än som omfattas av konventionen.

Anspråk på skadeersättning prekluderas enligt konventionen art. 16 i

vissa fall, om inte anmälan om skadefallet görs inom tre månader från det att den skadelidande fått kännedom om skadan. Någon motsvarande skyldighet att underrätta järnvägen om inträffad skada finns, såvitt angår personskada, inte för närvarande för inrikesbefordringarnas del. Däremot har järnväg enligt 82 § järnvägstrafikstadgan rätt att förbehålla sig att den som vill framställa anspråk på ersättning för skada beträffande handresgods skall göra anmärkning om skadan inom tio dagar efter det resan avslutades vid äventyr att han förlorar sin talan.

Får järnväg först efter en längre tids förlopp kännedom om inträffat skadefall, kan möjligheterna att utreda hur skadan uppkommit ha försvarats eller gått om intet. Med det ansvarssystem som konventionen föreskriver blir det järnvägen som drabbas av konsekvenserna härav. Konventionens regler om skyldighet för den skadelidande att utan längre uppehåll underrätta järnvägen om skadefallet bör därför kunna godtas. Motsvarande regler gäller enligt 9 § andra stycket bilskadelagen i fråga om vissa skador till följd av biltrafik. Underrättelseskyldighet enligt detta lagrum föreligger dock inte när det gäller skada som tillfogats passagerare i bilen eller egendom som befordrats med bilen, i vilka fall skadan uppenbarligen antas bli känd för bilägaren utan särskild underrättelse.

Frånvaron av skyldighet att underrätta järnvägen om inträffat personskadefall synes hittills inte ha vållat några komplikationer. Risken för sådana ökas självfallet om förutsättningarna för järnvägens ansvarighet ändras på det sättet att järnvägen blir ansvarig, om den inte visar någon ansvarsfrihetsgrund vara för handen. Emellertid torde allvarigare personskador sällan inträffa utan att järnvägen tämligen omgående får kännedom om dem. Från praktisk synpunkt torde det därför ha tämligen liten betydelse för järnvägen om skyldighet att anmäla personskada föreligger eller ej. En sådan skyldighet skulle däremot i enstaka fall kunna leda till betänkliga rättsförluster för de skadelidande. Utredningen anser därför, att den i konventionen föreskrivna reklamationskyldigheten inte bör ges motsvarande tillämpning på inrikes befordran.

I tillägskonventionen anges två sätt att göra gällande anspråk på skadeersättning av järnvägen. Den skadelidande kan antingen enligt art. 14 instämna järnvägen till domstol eller enligt art. 13 begära att järnvägen prövar anspråket i administrativ ordning. I fråga om sistnämnda förfaringssätt föreskrivs att framställningen skall ha skriftlig form, varjämte anges ett antal järnvägar som utan att själva vara ansvariga för skadan är skyldiga att ta emot och vidarebefordra framställningen. Framställs krav på sätt som anges i art. 13 skall preskriptionstiden i enlighet med vad som föreskrivs i art. 17, 2 § inte anses löpa så länge järnvägens prövning av kravet pågår.

Det är för närvarande vanligt att krav på ersättning för skada, som resande tillfogats under järnvägsbefordran, framställs direkt hos järnvägen och att uppgörelse träffas mellan parterna utan medverkan av domstol. Någon särskild lagreglering av detta utomprocessuella förfarande finns inte och synes inte heller vara behövlig. Sin största betydelse torde art. 13 ha genom att den förpliktar vissa andra järnvägar än den ansvariga att medverka i det utomprocessuella förfarandet genom att ta emot och

vidarebefordra krav, något som väsentligt kan underlätta proceduren för den skadelidande. Vid inrikes befordran kan det inte anses föreligga något behov för de skadelidande av att kunna framställa kravet hos annan järnväg än den mot vilken kravet riktas. Konventionens reglering av de utomprocessuella kraven erbjuder också den skadelidande den fördelen att preskriptionen suspenderas genom krav som avses i art. 13. Med den treåriga preskriptionsfrist som utredningen föreslår skall gälla också vid inrikes befordran torde dock tiden väl räcka till för förhandlingar med järnvägen, om den skadelidande är bosatt inom landet, vilket i regel är fallet när skadan har uppkommit vid inrikes befordran. Det förefaller därför inte finnas något större behov av regler om suspension av preskriptionen vid inrikes befordran. Detta institut återfinns för övrigt inte inom något rättsområde när det gäller interna svenska förhållanden. För att nu införa institutet i inrikeslagstiftningen bör krävas starka skäl, och några sådana föreligger enligt utredningens mening inte. Utredningen erinrar om att regler av motsvarande innehåll i CMR inte har ansetts böra tas in i lagen om inrikes vägtransport (prop. 1974:33 s. 55).

Med hänsyn till det sagda anser utredningen, att några motsvarigheter till konventionens regler i art. 13 och art. 17, 2 § inte bör tas upp i lagstiftningen om inrikes befordran.

Nyssnämnda konventionsregler skall enligt art. 22, 3 § tillämpas också när det gäller krav på ersättning för skada som uppkommit, när befordringen till följd av tillfälligt avbrott i järnvägsdriften utförts med annat transportmedel än järnväg. Inte heller för detta fall bör särskilda regler om utomprocessuellt förfarande och suspension av preskriptionen ges när det gäller inrikes befordran.

4.4.2 Lagförslagets disposition

Som tidigare framhållits bör den nya inrikeslagstiftningen enligt utredningens mening i sak överensstämma med tilläggskonventionens innehåll. På de punkter som angetts under 4.4.1 bör emellertid konventionsreglerna inte ges motsvarande tillämpning på inrikes befordran. Med hänsyn härtill faller det sig naturligt att disponera den nya lagen så, att i ett första avsnitt de regler anges som skall tillämpas både på internationell befordran och på inrikes befordran, och att i ett andra avsnitt de regler anges som vid internationell befordran skall tillämpas utöver eller i stället för de gemensamma reglerna. I enlighet härmed har utredningen i lagförslagets 1–11 §§ angett de bestämmelser som är tillämpliga på all befordran och i 12–18 §§ tagit upp kompletterande bestämmelser för befordran som omfattas av tilläggskonventionen. Med denna disposition har möjligheterna att i formellt hänseende följa tilläggskonventionens uppbyggnad varit små. Hur de enskilda bestämmelserna i tilläggskonventionen inplacerats i lagförslaget framgår närmare av den översikt som fogats till betänkandet som *Bilaga 2*.

4.5 Konventionsbestämmelser som saknar motsvarighet i den föreslagna lagstiftningen

4.5.1 *Det geografiska tillämpningsområdet (art. 1, 1 §)*

I tilläggskonventionen art. 1, 1 § anges konventionens geografiska tillämpningsområde på så sätt att konventionen förklaras vara tillämplig på skada, som tillfogats en resande inom en konventionsstats område. Det sålunda bestämda tillämpningsområdet utvidgas genom art. 22, 2 § att också omfatta skada som uppkommer på tågfarja, vilken för en konventionsstats flagga. Har den resande befordrats med annat transportmedel än järnväg, sedan driften på järnvägssträcka har inställts under omständigheter som avses i art. 22, 3 §, torde de konventionsbestämmelser som anges i nämnda paragraf vara tillämpliga även om transportmedlet befann sig utanför konventionsstaternas område då skadan inträffade.

Med ledning av nu nämnda konventionsbestämmelser kan man således avgöra huruvida viss skada med hänsyn till platsen där den inträffat skall hänföras under konventionen eller inte. Till följd av den tillslutning tilläggskonventionen fått i vår omgivning synes emellertid för Sveriges del det fallet knappast kunna uppkomma i praktiken att skada, som i övrigt är hänförlig under konventionen, av hänsyn till belägenheten av den plats där skadan inträffat skall anses falla utanför konventionens tillämpningsområde. Däremot kan frågan uppkomma huruvida svensk lag eller utländsk lag skall tillämpas.

Det kan i vissa fall förefalla likgiltigt hur detta spörsmål besvaras. När det gäller de av konventionen reglerade grundläggande frågorna, såsom förutsättningarna för järnvägens ansvarighet vid internationell befordran, kan nämligen resultatet väntas bli det samma vilken konventionsstats lag som än läggs till grund för bedömningen. Beträffande många betydelsefulla frågor hänvisar emellertid konventionen till nationell rätt. Med nationell rätt skall enligt konventionen art. 18, 2 § förstås rättsordningen i den stat på vars område den resande kom till skada, varvid de internationellt-privaträttsliga regler som denna rättsordning innehåller skall beaktas.

Som en allmänt tillämpad internationellt-privaträttslig grundsats gäller att en skadegörande handling skall bedömas enligt lagen i den stat, där denna handling företogs, *lex loci delicti commissi*. I enlighet härmed bör svensk lag – oavsett den ansvariga järnvägens eller den resandes nationalitet eller hemvist – vara tillämplig så snart den skadeorsakande händelsen inträffat vid järnvägsbefordran i Sverige. Omvänt bör svensk lag inte tillämpas på skada som inträffat i utlandet, även om svensk järnväg kan göras ansvarig för skadan. Sådana fall synes för närvarande kunna inträffa endast på linjen Haparanda–Torneå.

Att den föreslagna lagen skall kunna tillämpas så snart den skadeorsakande händelsen inträffat vid järnvägsbefordran i Sverige torde framstå som en självklarhet. En särskild bestämmelse härom förefaller därför vara överflödig. Som framgått av det tidigare sagda torde det så gott som aldrig bli aktuellt att tillämpa svensk lag på skada som inträffat vid

järnvägsbefordran utomlands. Talan rörande sådan skada får enligt de domsrättsregler som utredningen föreslår inte tas upp till prövning i Sverige. Några ytterligare regler för att undvika att svensk lag tillämpas i dessa fall kan knappast komma i fråga.

Tilläggskonventionen kan, som tidigare nämnts, vara tillämplig på skada som till följd av järnvägsdriften inträffat ombord på tågfarja. Detta gäller enligt uttrycklig föreskrift beträffande tågfarja, vilken trafikerar sådan sjöfartslinje som finns upptagen i centralbyråns lista över CIV-linjer. För Sveriges del är i detta sammanhang tre linjer aktuella, nämligen tågfarjelinjerna Helsingborg—Helsingör, Malmö—Köpenhamn och Trelleborg—Sassnitz. Det hade i och för sig varit förståeligt om konventionen gjorts tillämplig också på fallet att en person, vilken anses som resande därför att han åtföljer en sändning som befordras i enlighet med CIM, kommer till skada under järnvägsbefordran ombord på tågfarja, som trafikerar en enbart på centralbyråns CIM-lista upptagen linje. Som närmare utvecklas i avsnitt 4.5.6 kan utredningen emellertid inte finna att detta fall omfattas av konventionen. De enbart på CIM-listan upptagna tågfarjelinjerna Stockholm—Nådendal och Ystad—Swinoujscie torde således inte vara aktuella i detta sammanhang.

Enligt de domsrättsregler som utredningen föreslår på grundval av konventionsbestämmelserna i art. 15 skall talan rörande skada som inträffat under järnvägsbefordran ombord på tågfarja kunna tas upp till prövning av svensk domstol endast om skadan inträffat ombord på svensk farja. Detta innebär, om inte antalet svenska tågfarjor ökas väsentligt, att det sannolikt kommer att bli mycket sällsynt att svensk domstol får att handlägga fall av skada till följd av järnvägsbefordran ombord på tågfarja. För närvarande utförs personbefordran med järnvägsvagn ombord på svensk tågfarja endast på linjen Trelleborg—Sassnitz. När fråga om ersättning för skada under järnvägsbefordran ombord på tågfarja undantagsvis kan komma upp inför svensk domstol kan det emellertid inträffa att talan förs mot utländsk järnväg eller att tvisten på annat sätt har anknytning till utlandet. Är anknytningen till det främmande landet stark, kan den omständigheten att farjan var svensk inte anses vara ett tillräckligt skäl för att svensk rätt skall tillämpas. Att i lagtexten ange i vilka fall svensk rätt och i vilka fall främmande rätt skall tillämpas skulle emellertid vara en vansklig uppgift, och en sådan reglering kan med hänsyn till den ringa praktiska nyttan därav inte rimligen komma i fråga. Det får överlämnas åt rättstillämpningen att i de sällsynta fall som kan förekomma lösa lagvalsfrågan med hjälp av allmänna internationellt-privaträttsliga grundsatser.

I överensstämmelse med vad tilläggskonventionen innehåller i art. 22, 3 § avses den föreslagna lagen i viss utsträckning bli tillämplig på skada som tillfogats en resande under befordran med annat befordringsmedel än järnväg. Detta gäller när befordringen med det andra befordringsmedlet utförs som ersättning för en järnvägsbefordran till följd av att järnvägen tillfälligtvis tvingats avbryta järnvägsdriften. I sådana fall sker ersättningsbefordringen regelmässigt med buss och vanligen avviker då den verkliga befordringsvägen i geografiskt avseende endast obetydligt

från den befordringsväg som skulle ha tagits, om järnvägsdriften hade kunnat upprätthållas. Liksom för skada vid ordinär järnvägsbefordran bör för skada under ersättningsbefordran med buss gälla, att skadan bör bedömas enligt svensk lag endast om den inträffat i Sverige. Undantagsvis kan tänkas att en ersättningsbefordran utförs med luftfartyg. Det är då tänkbart att luftfartyget kan avvika långt från den sträcka som skulle ha befarits med järnväg och en resande skulle under sådana förhållanden kunna komma till skada utanför svenskt territorium. Även om så skett bör svensk lag anses tillämplig, om den järnvägssträcka, på vilken driften inställdes, till någon del är belägen inom Sverige. Fallet får emellertid anses vara så pass hypotetiskt att det inte kan komma i fråga att komplicera lagtexten med särskilda regler härom.

Det kan likaledes undantagsvis tänkas förekomma att järnvägsbefordran ombord på tågfärja måste avbrytas, t. ex. till följd av att färjan blir manöveroduglig, och ersättas med befordran med annat fartyg. Tillfogas den resande skada under den senare befordringen, bör den föreslagna lagen — oavsett var skadan inträffar — kunna tillämpas, om svensk lag skolat tillämpas för det fall att skadan inträffat under färjebefordringen. Något praktiskt behov av att uttryckligen fastslå detta i lagtexten kan emellertid inte anses föreligga.

4.5.2 *Begreppet resande (art. 1, 1 §)*

Enligt tilläggskonventionen skall som resande betraktas dels sådana passagerare på vilkas befordran CIV är tillämplig, dels sådana personer som i enlighet med bestämmelserna i CIM åtföljer godssändning, vars befordran är underkastad fördraget. Av skäl som närmare redovisas på s. 97 f förordar utredningen, att den föreslagna lagstiftningen görs tillämplig på en vidare personkrets än konventionen anger och att det sålunda utvidgade resandebegreppet inte görs till föremål för någon legal definition.

När det gäller de bestämmelser i lagförslaget, vilka avses bli tillämpliga bara på befordran som omfattas av tilläggskonventionen, saknas emellertid anledning att utsträcka tillämpningen att omfatta andra personer än resande i tilläggskonventionens mening. Tilläggskonventionens definition av resandebegreppet blir därför avgörande för frågan huruvida bestämmelserna i lagförslagets 12–18 §§ skall anses tillämpliga i det enskilda fallet. Det torde emellertid ytterst sällan komma att inträffa att inte svaret på denna fråga utan vidare är givet. Enligt utredningens mening talar därför praktiska skäl för att lagtexten inte bör tyngas med en definition av tilläggskonventionens resandebegrepp. Att innehållet i detta begrepp aktualiseras när det gäller tillämpning av 12–18 §§ i lagförslaget anges i stället genom en i 1 § andra stycket upptagen allmän hänvisning till tilläggskonventionen.

4.5.3 *Möjligheten till undantagsbestämmelser för svenska medborgare m. fl. (art. 1, 2 §)*

Som tidigare anmärkts har Sverige möjlighet att i samband med anslutning till tilläggskonventionen förbehålla sig rätten att inte tillämpa konventionen i fråga om skada som inträffat på svenskt territorium och tillfogats svensk medborgare eller utlänning som stadigvarande uppehåller sig här i landet. Utredningen har i det föregående framhållit, att ett sådant förbehåll inte skulle stå i samklang med den grundtanke om lika behandling av alla kategorier av resande, efter vilken utredningen med stöd av direktiven arbetat. Av detta skäl förordar utredningen att Sverige – i motsats till Danmark, Finland och Norge – inte begagnar sig av rätten att göra förbehåll enligt tilläggskonventionen art. 1, 2 §.

I enlighet härmed har utredningen inte ansett sig böra i lagförslaget ta upp några bestämmelser, som undantar vissa resande med internationell befordringshandling från tillämpningen av tilläggskonventionens bestämmelser.

4.5.4 *Solidariskt skadeståndsansvar (art. 2, 4 § andra stycket)*

När den resandes skada orsakats genom tredje mans inverkan på järnvägsdriften, kan järnvägen enligt art. 2, 4 § första stycket undgå ansvarighet, om den visar att skadan inte hade kunnat förhindras, även om järnvägen gjort vad på den ankommit för att undvika tredje mans inverkan på järnvägsdriften och för att förebygga att denna inverkan fick skadliga följder. Förmår järnvägen inte fullgöra denna bevisning, skall järnvägens ersättningskyldighet gentemot den skadelidande – även om tredje mans skuld i och för sig är uppenbar – enligt artikelns andra stycke bestämmas på samma sätt som om järnvägen ensam orsakat skadan. Detta innebär att den skadelidande om han så önskar kan kräva järnvägen på hela det belopp, vartill han är berättigad, utan hänsyn till att också tredje man kan vara skadeståndsskyldig. Denna reglering överensstämmer med den i svensk rätt gällande principen om solidariskt skadeståndsansvar, enligt vilken envar av två eller flera skadeståndsskyldiga i allmänhet skall anses svara för hela skadeståndet gentemot den skadelidande. Med hänsyn härtill synes det överflödigt att i järnvägslagstiftningen ta upp en särskild bestämmelse i detta ämne. En hänvisning till skadeståndslagen 5 kap. 6 §, där principen om solidarisk ansvarighet har lagfästs, kunde i och för sig övervägas, men också en sådan hänvisning är enligt utredningens mening onödig.

I förevarande stycke i konventionen föreskrivs vidare uttryckligen att den järnvägen ålagda förpliktelsen att ersätta den skadelidande inte inverkar på järnvägens eventuella rätt att kräva tredje man. Också denna föreskrift överensstämmer med svenska rättsprinciper och torde därför inte behöva återges i lagtexten.

4.5.5 Järnvägs ansvarighet för skada som inte avser den resandes person eller hans handresgods (art. 2, 5 §)

Den reglering av järnvägens ansvarighet som införts genom tilläggskonventionen skall inte inverka på den ansvarighet som enligt andra regler kan åvila järnvägen i fråga om skada som inte omfattas av konventionen. Detta fastslås uttryckligen i art. 2, 5 §. Det står således varje konventionsstat fritt att, även vid internationell befordran, uppställa de regler den finner lämpliga, när det gäller frågan huruvida och på vad sätt järnvägen skall svara för personskada, som tillfogats den resande i annat sammanhang än under vistelse i järnvägsvagn eller vid på- eller avstigning eller som uppkommit i nämnda sammanhang utan att dock vara en följd av järnvägsdriften. Det samma gäller beträffande personskada som tillfogats annan än resande och all egendomsskada som inte avser egendom, vilken den resande bar på sig eller förde med sig som handresgods, och som inte uppkommit i samband med att den resande tillfogats personskada.

Som närmare redovisats i avsnitt 4.3.3 föreslår utredningen att den nya lagstiftningen skall omfatta frågan om järnvägens ansvarighet för skada beträffande egendom som en resande bär på sig eller för med sig under befordringen även i de fall då skadan uppkommit utan att den resande i samband därmed tillfogats personskada.

Utredningen föreslår däremot inte i detta sammanhang någon ny lagreglering av järnvägs ansvarighet för andra skador än sådana som till följd av järnvägsdriften tillfogats en resande i omedelbart samband med befordringen och som gäller hans person eller den egendom han bar på sig eller medförde som handresgods. Den reglering av järnvägens ansvarighet som nu återfinns främst i 1886 års lag och i järnvägstrafikstadgan föreslås således i huvudsak bli bibehållen tills vidare. Det blir visserligen nödvändigt att göra vissa ändringar i dessa författningar, men bortsett härifrån avses deras giltighet inte bli påverkad av den föreslagna lagen. Att särskilt understryka detta genom en bestämmelse liknande konventionens art. 2, 5 § synes emellertid vara onödigt.

4.5.6 Ansvarig järnväg (art. 2, 6 §)

Enligt tilläggskonventionen art. 2, 6 § skall vid tillämpning av konventionen ansvarigheten anses åvila den järnväg som enligt centralbyråns lista över CIV-linjer trafikerar den sträcka på vilken den resande kom till skada. Som ansvarig järnväg kan i enlighet härmed annan järnväg inte komma i fråga än som är angiven i centralbyråns lista över CIV-linjer. Härav torde framgå, att den som åtföljer en godssändning under befordran, som omfattas av CIM, inte åtnjuter det i tilläggskonventionen avsedda skadeståndsskyddet, i den mån befordringen utförs på järnvägssträckor, som väl upptagits på CIM-listan men däremot inte på CIV-listan.

Ansvarigheten för järnvägsdriften vilar således enligt konventionen på det rättssubjekt som i särskild ordning registrerats som den järnväg vilken driver trafiken på den ifrågavarande banan. Detta gäller även om skadan i det enskilda fallet inträffat när annan järnväg med användande av egen

personal och egen rullande materiel befarit banan. Frågan vilken järnväg som skall anses ansvarig är således i konventionen löst på i princip samma sätt som i 1886 års lag, enligt vilken "järnvägens innehavare", dvs. det rättssubjekt som i eget namn och för egen räkning driver banan, kan göras ansvarig för skada som inträffat under befordran på banan, oavsett vem som utfört befordringen.

I 1886 års lag anges "järnvägens innehavare" som ansvarig utan någon närmare bestämning av innebörden av detta uttryck. Detta tillvägagångssätt synes inte ha gett upphov till några större svårigheter att bestämma vem som i det enskilda fallet skall bära järnvägsansvaret (jfr dock NJA 1949 s. 544). Enligt utredningens mening finns det inte heller i den nya lagstiftningen något egentligt behov av att uttryckligen ange vilken järnväg som skall anses som ansvarig. Eftersom lagförslaget innebär en fortsatt tillämpning av den hävdvunna principen att järnvägsansvaret åvilar den järnväg på vars nät skadan inträffat och de olika näten i Sverige är fåtaliga och lätt åtskiljbara kan det nämligen i praktiken knappast uppkomma någon tvekan om vilken järnväg som enligt lagförslaget är den ansvariga.

Beträffande vissa järnvägssträckor anges i centralbyråns lista över CIV-linjer, att linjen drivs gemensamt av två järnvägsföretag. Inträffar skada på en sådan linje, skall enligt konventionen vart och ett av de båda järnvägsföretagen vara ansvarigt. För Sveriges del kan tillämpning av denna regel för närvarande bli aktuell bara såvitt angår en enda järnvägslinje, nämligen linjen Haparanda—Torneå, vilken linje drivs gemensamt av SJ och de finska statsbanorna. Därutöver kan emellertid tillämpning av regeln aktualiseras när skada, som omfattas av konventionen, inträffat på någon av färjelinjerna Helsingborg—Helsingör, Malmö—Köpenhamn och Trelleborg—Sassnitz.

Har skadan inträffat på någon av de nu nämnda linjerna, kan således ersättningskrav riktas antingen mot SJ eller mot den utländska järnväg som gemensamt med SJ driver vederbörande linje. Att detta är möjligt torde följa av den allmänna regeln att ansvarighet åvilar järnväg som driver den sträcka på vilken skadan inträffat. Särskilda lagbestämmelser härom torde därför vara onödiga, i synnerhet som hithörande fall torde bli mycket sällsynta. Enligt de domsrättsregler som utredningen föreslår får talan om ersättning för skada, som inträffat på någon av nämnda linjer, föras i Sverige endast om skadan inträffat på svenskt territorium eller, såvitt angår skada som inträffat ombord på tåg färja, om skadan inträffat på svensk färja.

Med hänsyn till det anförda har utredningen ansett sig kunna underlåta att i lagförslaget ta upp en bestämmelse, som uttryckligen anger vilken järnväg som har att bära järnvägsansvarigheten.

4.5.7 *Begränsning av ersättningens storlek vid personskada (art. 6, 2 §)*

Det är, också när det gäller personbefordran, vanligt att transportörens skadeståndsskyldighet är begränsad till ett visst maximibelopp per passa-

gerare. I den svenska transportlagstiftningen förekommer sådana begränsningar vid såväl luft- som sjöbefordran. Enligt 9 kap. 22 § luftfartslagen är flygtransportörens ansvarighet vid befordran av passagerare begränsad till 85 800 kr. per passagerare. Vid sjöbefordran gäller enligt 192 § sjölagen en motsvarande begränsning till ungefär 255 000 kr. per passagerare. Någon legal gräns för ersättningens storlek förekommer däremot inte vid vägbefordran, men den sammanlagda skadeståndsskyldighet för personskada vilken måste täckas av den obligatoriska trafikförsäkringen är begränsad till 25 milj. kr. per skadeorsakande händelse, något som vid bussbefordran i praktiken kan tänkas få liknande verkan som en begränsning av själva ansvarigheten.

När det däremot gäller järnvägsbefordran har någon form av summa-mässig begränsning av ersättningen för personskada hittills inte funnits i den svenska lagstiftningen. Motsvarande gäller för åtskilliga andra stater, vilket medfört att man inte heller i tilläggskonventionen infört någon allmän regel om maximering av järnvägens ersättningsskyldighet för personskada. Å andra sidan har man inte ansett sig böra hindra stater, som i sin nationella lagstiftning begränsat ersättningens storlek, från att tillämpa ersättningsbegränsning också vid internationell befordran. Enligt tilläggskonventionen art. 6, 2 § skall dock, när fråga uppkommer om begränsning av ersättningen för personskada vid internationell befordran, nationella begränsningsregler inte tillämpas om de föreskriver lägre maximiersättning än 200 000 francs. I sådant fall skall i stället med stöd av konventionen som maximiersättning anses gälla ett belopp om 200 000 francs.

Frånsett att en maximering av ersättningen för personskada till ett lägre belopp än 200 000 francs, dvs. omkring 360 000 kr., inte skulle få giltighet vid internationell befordran, utgör således en svensk anslutning till tilläggskonventionen inte något hinder mot att regler om summa-mässig begränsning av järnvägens ansvarighet införs i den svenska lagstiftningen, om detta skulle befinnas önskvärt.

Frågan om lämpligheten av en allmän regel om maximering av skadestånden vid personskada har nyligen ingående dryftats av skadeståndskommittén.¹ Av flera skäl har kommittén stannat för att inte föreslå någon begränsningsregel. Samma skäl som sålunda anförts mot en allmän begränsningsregel kan uppenbarligen också anses tala mot att införa en speciell begränsningsregel i järnvägsrätten. De lättnader i ekonomiskt hänseende som en sådan regel skulle kunna medföra för transportföretagen måste också mot bakgrund av den ganska ringa skadefrekvensen inom den spårbundna trafiken bedömas som tämligen betydelselösa. Antalet dödade resande på SJ:s nät har sedan 1966 uppgått till ca 7 om året. Motsvarande siffra för skadade resande har varit ca 18 om året.

Att regler om begränsning av ersättningen för personskada införs i luftfartslagen och sjölagen beror främst på innehållet i de internationella konventionstexter som lagts till grund för denna lagstiftning. Motsvarande skäl föreligger, som nämnts, inte beträffande befordran av resande med järnväg. Enligt utredningens mening saknas också i övrigt tillräckliga

¹ Se SOU 1973:51 s. 218-236.

skäl att för järnvägsbefordringarnas del frångå den allmänna regeln att ersättning för personskada skall täcka hela skadan. Utredningen anser sig därför inte böra föreslå någon regel om summamässig begränsning av järnvägens ansvarighet för personskada.

4.5.8 *Skyldighet att återbetala erhållen ersättning (art. 9, 2 §)*

Enligt tilläggskonventionen art. 9, 2 § skall skadeersättning som uppburits med orätt återbetalas. Det möter uppenbarligen vissa svårigheter att avgöra vilken räckvidd denna korthuggna föreskrift skall anses ha. En bokstavlig tolkning av föreskriften torde ge till resultat, att återbetalningsskyldighet föreligger för varje belopp, som utbetalts utan att någon rätt därtill förelegat enligt konventionen eller supplerande nationella bestämmelser. En sådan tolkning har i vart fall inte ansetts utesluten.¹

Under förarbetena till tilläggskonventionen framställdes flera förslag om att utelämna nämnda bestämmelse ur konventionen. Förslagen avvisades emellertid med motiveringen att motsvarande bestämmelser finns upptagna i CIM och CIV och att frånvaron av denna bestämmelse i tilläggskonventionen skulle kunna ge upphov till felaktiga e contrario-slut.²

Ifrågavarande bestämmelser i CIM (art. 38, 2 §) och CIV (art. 38, 2 §) är ordagrant likalydande med föreskriften i tilläggskonventionen art. 9, 2 §. Sin nuvarande karaktär av självständigt stadgande fick de emellertid först genom 1961 års fördragsrevision. Tidigare utgjorde de (sedan 1924) första stycket i en artikel (art. 39 i 1952 års CIM och CIV, dessförinnan art. 38), i vilken dessutom föreskrevs att järnvägen, om den oriktiga utbetalningen av ersättning föranletts av bedrägeri, hade rätt att förutom återbetalning av det erlagda beloppet kräva gottgörelse med ett lika stort belopp. Att man i första stycket tog upp en allmänt hållen regel om återbetalningsskyldighet synes ha berott på att detta ansågs underlätta redigeringen av bestämmelsen om dubbel återbetalningsskyldighet beträffande belopp som erhållits genom bedrägeri.³ Sedan denna bestämmelse utmönstrats ur fördragen, har det hävdats att den kvarstående allmänna regeln om återbetalningsskyldighet är helt överflödigt, eftersom den endast innefattar ett återgivande av en allmän rättsgrundsats som gäller i alla rättsordningar.⁴

Det är säkerligen riktigt att man i alla rättsordningar kan återfinna en grundsats, som säger att den som uppburit betalning, utan att någon rättslig grund härför har förelegat, i princip skall vara skyldig att återbära betalningen. Också i svensk rätt tillämpas denna grundsats (se t. ex. NJA 1970 s. 539). Den gäller emellertid ingalunda utan inskränkningar. Betydande undantag från regeln att en betalningsmottagare skall återbära betalning, som verkstälts utan att betalningsskyldighet förelegat, finns också i andra rättsordningar.⁵ Dessa undantag har förestavats av skäl som med särskild styrka gör sig gällande i sådana situationer som kan bli aktuella vid tillämpning av tilläggskonventionen, t. ex. om en skadad resande i god tro uppburit och förbrukat en ersättning, som sedan visar

¹ Se Edlbacher, s. 156.

² Se Dokumenter s. 21 och 26.

³ Se Nánássy s. 658.

⁴ Se Nánássy–Wick s. 232.

⁵ Se Hult s. 236.

sig ha blivit något för högt beräknad. Det kan därför inte rimligen antas att man, när den ifrågavarande bestämmelsen efter förebild av CIM och CIV infördes i tilläggskonventionen art. 9, 2 §, avsett att på personskadornas område ersätta de nyanserade regler som utvecklats i konventionsstaternas interna rätt med en mekaniskt verkande bestämmelse om ovillkorlig återbetalningsskyldighet av ersättning som utbetalts utan att betalningsskyldighet förelegat enligt konventionen. Enligt utredningens mening måste därför bestämmelsen i art. 9, 2 § uppfattas så, att järnvägen bör anses ha en principiell rätt att återkräva ersättning som någon uppburit trots att ersättningen inte motsvarades av en på konventionen grundad fordran, men att denna rätt skall vara underkastad de inskränkningar som följer av innehållet i tillämplig nationell rätt. När svensk rätt är tillämplig bör följaktligen dennas *condictio indebiti*-regler komma till användning. Någon uttrycklig bestämmelse i ämnet är enligt utredningens mening inte erforderlig.

4.5.9 Järnväg mot vilken talan kan föras (art. 14)

Talan om ersättning enligt tilläggskonventionen kan enligt art. 14 föras endast mot den ansvariga järnvägen, dvs. järnväg som enligt centralbyråns lista över CIV-linjer driver den linje på vilken den resande kom till skada.

Att ersättningstalan som grundas på konventionen endast kan föras mot rättssubjekt som kan ådra sig ersättningskyldighet enligt konventionen förefaller i och för sig att vara en självklarhet. Anledningen till att frågan, mot vem talan enligt konventionen skall riktas, ändå behandlats i en uttrycklig bestämmelse torde vara att det enligt CIM och CIV är möjligt att föra talan även mot vissa andra i en befordran medverkande järnvägar än den järnväg på vars sträcka den omständighet inträffat som gett upphov till anspråket. Ett ytterligare skäl att poängtera att talan endast får föras mot den ansvariga järnvägen torde ha varit att konventionen medger att anspråk i administrativ ordning framställs hos annan järnväg än den ansvariga.

På samma sätt som tilläggskonventionen förutsätter lagförslaget att den däri angivna särskilda järnvägsansvarigheten skall åvila den järnväg på vars nät den ifrågavarande skadan inträffat. Som utredningen framhållit i avsnitt 4.5.6 är strukturen inom det svenska järnvägsväsendet sådan, att det i praktiken knappast kan uppkomma någon tvekan om mot vem den särskilda järnvägsansvarigheten kan göras gällande. Det synes därför inte finnas någon anledning att genom uttryckliga bestämmelser hindra en materiell prövning av talan som grundas på den föreslagna lagen när talan riktas mot annan järnväg än den på vars nät skadan inträffat. Talan mot sådan järnväg är i alla händelser tillätlig, om den grundas på allmänna skadeståndsregler.

När två järnvägsföretag gemensamt driver den sträcka på vilken skadan inträffat, bär vardera företaget järnvägsansvarighet. I konsekvens därmed kan den skadelidande, såsom uttryckligen anges i tilläggskonventionen art. 14 andra stycket, efter eget val föra talan mot vilket som helst av

företagen. Så snart talan anhängiggjorts mot ett av företagen, upphör emellertid rätten att föra talan mot det andra.

Som framgått av det tidigare sagda skulle den nämnda valmöjligheten kunna tänkas bli aktualiserad också för den som lidit skada till följd av järnvägsdrift inom Sverige eller ombord på svensk tåg färja. Så skulle exempelvis bli fallet om en resande kom till skada på linjen Haparanda—Torneå på den svenska sidan om gränsen. Järnvägsansvarighet skulle då med stöd av den föreslagna lagen kunna göras gällande mot såväl SJ som de finska statsbanorna. I ett sådant fall skulle — rent teoretiskt — en skadelidande, som fört talan mot SJ men fått sin talan ogillad, därefter kunna väcka motsvarande talan mot de finska statsbanorna. Med hänvisning till tilläggskonventionen bör emellertid de finska statsbanorna då kunna begära att talan avvisas, i den mån den grundas på konventionens innehåll. Att situationer av detta slag skall uppstå är väl teoretiskt möjligt men praktiskt sett så osannolikt, att det inte gärna kan komma i fråga att för deras skull belasta lagtexten med särskilda bestämmelser om inskränkningar i rätten till talan.

4.5.10 *Tillämplig nationell rätt (art. 18)*

Tilläggskonventionen innehåller materiella regler endast i ett fåtal huvudfrågor. För lösningen av övriga frågor som kan uppkomma hänvisar konventionen i art. 18 till den nationella rättsordningen i den stat på vars territorium den skadeorsakande händelsen inträffat. Detta innebär emellertid inte utan vidare att denna stats materiella rättsregler kommer till användning utan endast att frågan om vilka saknormer som skall tillämpas i det enskilda fallet skall avgöras med hjälp av den ifrågavarande statens internationellt-privaträttsliga regler.

I praktiken medför dock regleringen i art. 18, att de materiella rättsreglerna i den stat där skadan inträffat blir tillämpliga som komplement till konventionen. Som en allmänt omfattad internationellt-privaträttslig regel gäller nämligen att frågor om skadestånd skall bedömas enligt de materiella reglerna i den stat där den skadegörande handlingen inträffat. Tvist på grund av skada, som inträffat utanför Sverige, kan enligt de domsrättsregler som lagförslaget innehåller endast i undantagsfall komma under prövning av svensk domstol. På grund härav kommer det sällan att inträffa, att en tvist om ersättning för järnvägsskada huvudsakligen skall avgöras enligt utländsk rätt. Undantagsvis kan detta dock tänkas bli fallet. Som framhållits i avsnitt 4.5.1 kan det emellertid knappast komma i fråga att ställa upp särskilda regler i lagen för dessa sällsynta situationer, i vilka de närmare omständigheterna också kan antas vara växlande och svåra att förutse.

Även när det är klart att en viss skadeståndstvist i huvudsak skall avgöras enligt svensk rätt, bör det inte anses uteslutet att beträffande någon delfråga tillämpa utländsk rätt. Detta torde främst kunna bli aktuellt när det gäller frågor om rätt till ersättning för förlust av försörjare.

4.5.11 Regler för förfarandet (art. 19)

Enligt konventionen art. 19 skall beträffande förfarandet i rättstvister rörande anspråk som avses i konventionen domstolslandets lag tillämpas, i den mån inte andra bestämmelser föreskrivits i konventionen. Härvidlag återger konventionen den allmänna grundsatsen, att en domstol i fråga om rättegångsförfarandet skall tillämpa *lex fori*. Några särskilda lagbestämmelser fordras inte för att denna grundsats skall bli tillämpad av svenska domstolar.

4.5.12 Vissa regler om kombinerad befordran (art. 22, 1 och 2 §§)

I vissa fall kan en befordran vara underkastad CIV, trots att den inte alls eller endast delvis utförs med järnväg. På centralbyråns lista över CIV-linjer kan nämligen inte bara järnvägslinjer utan också bil- och sjöfartslinjer tas upp. På skada som inträffar under befordran på sådan bil- eller sjöfartslinje kan emellertid tilläggskonventionen i regel inte tillämpas. Detta anges uttryckligen i art. 22, 1 §. Som framgår av art. 22, 2 § första stycket kan dock tilläggskonventionen i ett speciellt fall tillämpas också på befordran på en i CIV-listan upptagen sjöfartslinje. Detta gäller när en järnvägsvagn befordras ombord på en tåg färja och en resande kommer till skada genom en med järnvägsdriften sammanhängande händelse, medan han uppehåller sig i järnvägsvagnen eller är i färd med att stiga på eller av denna.

I likhet med vad som är fallet enligt tilläggskonventionen skall ett järnvägsföretag enligt lagförslaget inte kunna åläggas järnvägsansvarighet för skada som uppkommit under befordran, vilken i enlighet med befordringsavtalet utförts med annat befordringsmedel än järnväg. Det torde inte behövas någon särskild lagbestämmelse för att klargöra detta. I lagförslaget anges att lagen är tillämplig på befordran av resande "med järnväg". Uttrycket "järnväg" kan i detta sammanhang inte gärna anses beteckna något annat än transportmedlet. Att lagen inte kan tillämpas på befordran som redan från början varit avsedd att fullgöras med annat transportmedel än järnväg torde dessutom framgå motsättningsvis av innehållet i 5 §.

På skada som inträffat ombord på tåg färja avses den föreslagna lagen bli tillämplig, om skadan uppkommit under sådana omständigheter som anges i konventionen art. 22, 2 §. Någon uttrycklig föreskrift härom synes emellertid inte vara behövlig. Det förefaller uppenbart att en tågpassagerare måste anses vara föremål för befordran med järnväg, även när järnvägsvagnen befinner sig ombord på en tåg färja. De förutsättningar som i övrigt måste vara uppfyllda för att en ombord på tåg färja inträffad skada skall omfattas av järnvägsansvarigheten är identiska med dem som gäller vid järnvägsbefordran i allmänhet. Dessa allmänna förutsättningar, vilka i lagförslaget anges i 3 § första stycket, bör således kunna tillämpas också i det speciella fallet att skadan inträffat ombord på tåg färja.

För tillämpningen av tilläggskonventionen är det i flera hänseenden av vikt att kunna fastställa inom vilken stat den skadeorsakande händelsen

inträffat. Belägenheten av den plats där den resande kom till skada är först och främst avgörande för frågan om konventionen över huvud taget är tillämplig. Endast om nämnda plats ligger i en stat som tillträtt tilläggskonventionen, är denna tillämplig. Vidare föreligger i regel domsrätt endast i den stat på vars område skadan inträffat. Det är också denna stats rättsordning som skall tillämpas i den mån en fråga inte kan lösas enbart med hjälp av tilläggskonventionens regler.

Skada som tillfogats en tågpassagerare ombord på färja kan ha inträffat på internationellt vatten. Oavsett var skadan inträffat, skall den emellertid enligt konventionen art. 22, 2 § andra stycket, betraktas som om den inträffat i den stat vars flagga färjan för.

Vad beträffar färjetrafik som berör Sverige synes man inte behöva räkna med möjligheten att tilläggskonventionen i något fall skulle visa sig inte vara tillämplig till följd av färjans nationalitet. För frågan huruvida domsrätten i visst fall skall tillkomma Sverige eller annan konventionsstat får innehållet i art. 22, 2 § andra stycket däremot reell betydelse. Regleringen av denna fråga torde emellertid hellre böra ske genom en bestämmelse som direkt tar sikte på domsrätten än genom en bestämmelse som återger innehållet i art. 22, 2 § andra stycket. En bestämmelse av sistnämnda slag synes inte heller vara nödvändig för att fastslå den ur konventionen härledda regeln att svenska internationellt-privaträttsliga regler skall vara avgörande för valet av de materiella regler som till komplettering av konventionsreglerna skall tillämpas i fråga om skada som inträffat på svensk färja. Detta resultat torde nämligen följa av konventionens regel om exklusiv svensk domsrätt i tvist om ersättning för skada som inträffat på svensk färja.

Av de skäl som nu redovisats har några direkta motsvarigheter till konventionsbestämmelserna i art. 22, 1 och 2 §§ inte tagits upp i lagförslaget.

4.5.13 *Slutbestämmelser (art. 24–28)*

I konventionens fem sista artiklar behandlas frågor om konventionens ikraftträdande, om anslutning till konventionen och om dennas giltighetstid, liksom vissa andra frågor som inte har något omedelbart samband med den reglering av järnvägsansvarigheten som konventionen i övrigt innehåller. För utformningen av den aktuella lagstiftningen saknar innehållet i dessa artiklar intresse.

4.6 Konventionsbestämmelser som avses bli återgivna i andra författningar än den föreslagna lagen

4.6.1 *Skyldighet för järnväg att ta emot framställning om ersättning (art. 13)*

Avgöranden om ersättning för skada till följd av järnvägsdrift har i stor utsträckning kommit till stånd i den ordningen att järnvägen, sedan den

skadelidande direkt hos järnvägen framställt sina anspråk, själv prövat sin skadeståndsskyldighet. Ett sådant tillvägagångssätt kan vara till fördel för de skadelidande genom att det ofta kan visa sig vara bekvämare, billigare och snabbare än ett domstolsförfarande. Självfallet har den som kräver ersättning med stöd av tilläggskonventionen inte heller när det gäller utomprocessuellt krav rätt till ersättning av annan än den ansvariga järnvägen. För att göra det lättare för den skadelidande att framställa sina krav har det emellertid föreskrivits i konventionen att krav får framställas också hos vissa andra järnvägar än den ansvariga.

Konventionen förutsätter således att vissa järnvägar, som i och för sig inte behöver ha något med skadan eller ens med den ifrågavarande befordringen att göra, skall medverka till skaderegleringen genom att ta emot den skadelidandes framställning om ersättning och vidarebefordra framställningen till den ansvariga järnvägen.

Enligt konventionen skall sådan medverkan lämnas av bl. a. järnväg i den resandes hemort eller stadigvarande uppehållsort. Detta gäller även om järnvägen i fråga inte är upptagen på centralbyråns lista över CIV-linjer eller över huvud taget inte är engagerad i det internationella järnvägssamarbetet. För en sådan järnväg kan det för närvarande inte antas föreligga någon som helst skyldighet att lämna den förutsatta medverkan till skaderegleringen.

En svensk anslutning till tilläggskonventionen synes därför förutsätta att de svenska järnvägsföretagen åläggs att medverka till skaderegleringen i den omfattning som anges i konventionen. De föreskrifter som härvid kommer i fråga är inte av sådan natur att de måste meddelas genom lag. Eftersom de till största delen innefattar anvisningar om vad järnvägsföretagen skall iaktta när skadeståndsanspråk framställs i administrativ ordning, kan föreskrifterna lämpligen lämnas i en författning som är fristående i förhållande till den föreslagna lagen. Utredningen har i enlighet härmed utarbetat ett förslag till *kungörelse om handläggning i administrativ ordning av vissa ersättningskrav mot järnväg m. m.*

4.6.2 Skyldighet för järnväg att ta emot meddelande om skadefall (art. 16)

Enligt tilläggskonventionen art. 16, 1 § gäller – dock med vidsträckt undantag – att den skadelidande för att bibehålla sin rätt till ersättning måste lämna meddelande om skadefallet inom viss tidsfrist. Det saknas enligt utredningens mening anledning att i detta avseende efterbilda konventionsregleringen när det gäller inrikes befordran. En svensk anslutning till tilläggskonventionen innebär emellertid att dessa regler måste godtagas för de internationella befordringarnas del. I lagförslagens 15 och 16 §§ har utredningen i enlighet härmed i huvudsak återgett hithörande regler.

Som framgår av konventionen art. 16, 1 § andra stycket får meddelande om skadefall lämnas muntligen. I sådant fall åligger det järnvägen att utfärda särskild bekräftelse på att meddelande lämnats.

Sistnämnda föreskrift har uteslutande administrativ karaktär och bör därför inte införas i den föreslagna lagen. Utredningen föreslår i stället att denna föreskrift och vissa andra föreskrifter om järnvägarnas befattning med de meddelanden som här avses placeras i förslaget till den kungörelse som nämnts i avsnitt 4.6.1.

4.6.3 *Verkställighet av utländsk dom (art. 20, 1 §)*

Konventionens regler om vilken järnväg som skall anses som ansvarig medför i förening med domsrättsreglerna, att domstolsavgöranden i tvister som faller under konventionen i regel kommer att meddelas i den stat där den ansvariga järnvägen har sina huvudsakliga tillgångar. Situationen kan emellertid i undantagsfall tänkas bli en annan.¹ Med tanke på sådana fall har i konventionen art. 20 tagits upp regler, enligt vilka domstolsavgöranden som i behörig ordning meddelats i en konventionsstat i princip skall vara verkställbara i övriga konventionsstater.

Reglerna i tilläggskonventionen art. 20, 1 § första och andra styckena överensstämmer ordagrant med motsvarande regler i CIM och CIV. Däremot saknar bestämmelsen i tilläggskonventionen art. 20, 1 § tredje stycket motsvarighet i CIM och CIV. I denna bestämmelse fastslås uttryckligen att förlikning, som parterna träffat i rättegång och som intagits i domstolens handlingar, skall likställas med dom. I Sverige torde en förlikning, som tillkommit på angivna sätt, anses likvärdig med en dom, också när det gäller tvist som faller under CIM och CIV.

Domsverkställighetsreglerna i CIM och CIV är återgivna i 4 och 5 §§ i 1963 års lag. I anslutning till dessa regler har i 6–8 §§ upptagits bestämmelser om exekvaturförfarandet. Enligt utredningens mening bör även tilläggskonventionens domsverkställighetsregler tas upp i 1963 års lag. Utredningen föreslår således att 4–8 §§ i 1963 års lag görs tillämpliga också beträffande dom i tvist som faller under tilläggskonventionen.

4.6.4 *Säkerhet för rättegångskostnader (art. 20, 2 §)*

Rätten att föra talan angående anspråk som grundas på tilläggskonventionen får enligt uttrycklig föreskrift i art. 20, 2 § inte göras beroende av att säkerhet ställs för rättegångskostnaderna. Som nämnts i avsnitt 2.5 är emellertid utlänning som väcker talan mot svensk medborgare vid svensk domstol lagligen förpliktad att på motpartens yrkande ställa säkerhet för kostnad och skada som han kan komma att befinnas skyldig att ersätta motparten i målet. Undantag från denna regel har emellertid vad beträffar rättegång i anledning av frakt- och beforderingsavtal som avses i CIM och CIV gjorts genom kungörelsen (1964:872) om befrielse i visst fall för utlänning från skyldighet att i rättegång ställa säkerhet för kostnad och skada. Motsvarande undantagsbestämmelser bör meddelas för rättegång om anspråk som grundas på tilläggskonventionen. Dessa bestämmelser kan lämpligen tas in i den nyssnämnda kungörelsen.

¹ För Sveriges del är det tänkbart att ersättningskyldighet enligt tilläggskonventionen skulle kunna äläggas SJ av domstol i Danmark, Finland eller Östtyskland.

4.7 Av lagförslaget föranledda författningsändringar

4.7.1 *Ändringar i 1886 års lag*

Den föreslagna lagen täcker delvis samma ämnesområde som 1886 års lag. Denna reglerar emellertid också åtskilliga förhållanden som inte berörs av lagförslaget, såsom järnvägens ansvarighet för personskada som till följd av järnvägsdriften tillfogats tredje man eller resande som inte uppehåller sig i järnvägsfordon eller är i färd med att stiga på eller av tåget. Lagen reglerar vidare järnvägens ansvarighet för sakskada beträffande sådan egendom som inte befordras med tåget. Hur järnvägens ansvarighet gentemot utomstående tredje man eller gentemot dess anställda bör utformas bör enligt direktiven övervägas först i samband med en översyn av bilansvarighets- och trafikförsäkringslagstiftningen. Tills vidare bör 1886 års lag därför fortsätta att gälla. Den bör dock i fortsättningen inte vara tillämplig på resande under vistelse i järnvägsfordon eller vid på- eller avstigning och inte heller i fråga om egendom som resande bär på sig eller för med sig som handresgods under befordran. Erinringar om dessa undantag bör införas i lagtexten.

4.7.2 *Ändringar i 1916 års lag*

Som nämnts i avsnitt 1.1 ålades innehavare av elektrisk anläggning genom 1902 års lag en särskild ansvarighet för skada som uppkommit genom inverkan av elektrisk ström. Denna ansvarighet gällde med visst undantag även innehavare av elektrisk järnväg. När den genom 1886 års lag införda särskilda järnvägsansvarigheten sedermera utvidgades att gälla också för elektrisk järnväg, undveks en dubbelreglering av ansvarigheten för skada, som till följd av järnvägsdriften uppkommit genom inverkan av elektrisk ström, genom en uttrycklig föreskrift om att sådan skada inte omfattades av järnvägsansvarigheten. Denna föreskrift återfinns numera i andra stycket av 1916 års lag.

I tilläggskonventionen görs inte någon skillnad mellan skador som uppkommit genom inverkan av elektrisk ström och skador som på annat sätt uppstått i samband med järnvägsdriften. Det av utredningen framlagda lagförslaget innehåller inte heller någon sådan skillnad. Järnvägsansvarighet avses således framdeles komma att inträda i de i lagförslagets 3 och 4 §§ angivna fallen också när skadan uppkommit genom inverkan av elektrisk ström. Vad som sägs i 1916 års lag om att införandet av järnvägsansvarighet också för elektrisk järnväg inte skall medföra skyldighet för ägare eller innehavare av sådan järnväg att utge ersättning för skada, som uppkommit genom inverkan av elektrisk ström, kan mot bakgrund härav te sig förvillande. Utredningen föreslår därför, att i 1916 års lag införs ett tredje stycke av innehåll att den nyssnämnda föreskriften inte skall utgöra något hinder mot att tillämpa lagen om järnvägs ansvarighet vid befordran av resande också när det gäller skada genom inverkan av elektrisk ström.

4.7.3 Ändringar i järnvägstrafikstadgan

Frågan om järnvägens ansvarighet för skada beträffande resandes handresgods regleras i tilläggskonventionen, såvitt angår fallet att skadan uppkommit i samband med att den resande själv kommit till skada. Motsvarande reglering har upptagits i lagförslaget. Som anförts i avsnitt 4.3.3 anser utredningen det vara lämpligt att man i anslutning härtill tar upp reglerna om ansvarigheten för handresgods i övriga fall. Motsvarande regler i 14 § järnvägstrafikstadgan bör i konsekvens härmed utgå.

Om den materiella regleringen av järnvägens ersättningskyldighet för skada beträffande handresgods flyttas från järnvägstrafikstadgan till den föreslagna lagen, bör också de i 87 § järnvägstrafikstadgan intagna preskriptionsbestämmelserna upphävas, såvitt de gäller anspråk på ersättning för sådan skada.

Enligt tilläggskonventionen skall ett skadeståndsanspråk i princip anses vara prekluderat, om inte den skadelidande gjort anmälan om skadefallet inom tre månader från det han fick kännedom om skadan. Lagförslaget innebär emellertid att någon lagfäst skyldighet att vid äventyr av talans förlust anmäla skadefallet inte skall föreligga när det gäller inrikes befordran. Å andra sidan innehåller lagförslaget inte någon bestämmelse som vid inrikes befordran kan hindra ett transportföretag från att avtalsvägen åstadkomma resultatet att rätten att föra talan om ersättning prekluderas, om den skadelidande inte reklamerar inom utsatt tid. Den möjlighet som transportföretagen sålunda har att stipulera reklamationsfrister vid inrikes befordran bör emellertid, åtminstone när det gäller egentlig järnvägstrafik, enligt utredningens mening inte användas till att införa kortare reklamationsfrister än som avses gälla vid internationell befordran. Det kan också antas att järnvägarna inte anser sig ha behov av sådana kortare reklamationsfrister. I enlighet härmed bör den i 82 § järnvägstrafikstadgan angivna reklamationsfristen om 10 dagar från det resan avslutades förlängas så, att den överensstämmer med motsvarande frist i lagförslagets 15 §.

Utredningen har förutsatt att den skadelidande skall ha en ovillkorlig rätt att anlita domstol för att göra gällande ersättningsanspråk mot järnvägen. Avtal om att sådant anspråk skall prövas av skiljemän bör i enlighet härmed anses som ogiltigt, i den mån det inte träffats efter det att den skadeorsakande händelsen inträffat. Skiljeklausuler, som gäller resandes anspråk på ersättning för personskada eller skada beträffande egendom som den resande bar på sig eller förde med sig som handresgods, bör därför över huvud taget inte förekomma i befordringsavtal. Den rätt som järnväg enligt 94 § järnvägstrafikstadgan har att införa skiljeklausuler i befordringsavtal bör således begränsas.

II Specialmotivering

1 §

Enligt denna paragraf skall lagen vara tillämplig på ”befordran av resande med järnväg”. En ”befordran” bör i princip anses föreligga så snart någon färdas med ett transportmedel som tillhandahålls av annan och framförs genom dennes försorg. En färd som endast avser förflyttning inom ett mycket begränsat område, t. ex. en tur med berg- och dalbana eller miniatyrtåg på en nöjesplats, bör dock inte betraktas som en befordran. Eljest torde den omständigheten att färden leder tillbaka till utgångspunkten eller att färden har enbart nöjeskaraktär inte utesluta att det rör sig om en befordran. Att vederlag skall utgå för färden är visserligen det långt vanligaste fallet i praktiken men utgör inte någon nödvändig förutsättning för att befordran skall anses vara för handen.

Vem som skall anses som ”resande” anges inte närmare i lagtexten. Enligt tilläggskonventionen art. 1, 1 § skall som resande i konventionens mening betraktas dels sådana resande för vilkas befordran CIV gäller, dels personer vilka som skötare eller i liknande egenskap åtföljer en godssändning enligt reglerna i CIM. För att en personbefordran skall kunna hänföras under CIV, krävs bl. a. att befordringen sker med internationell befordringshandling. Man torde därför kunna utgå från att enligt tilläggskonventionen endast den skall betraktas som resande vilken genom innehav av befordringshandling eller — i undantagsfall — på annat sätt kan styrka, att han på grund av befordringsavtal haft rätt till den aktuella befordringen.¹

Åtskilliga skäl talar emellertid enligt utredningens mening för att det förbättrade skadeståndsskydd som lagförslaget syftar till bör komma en vidare personkrets till del än som följer av det nyss sagda.² Att den föreslagna lagen använder ett vidsträcktare resandebegrepp än tilläggskonventionen medför självfallet inga komplikationer, såvitt angår inrikes befordran. Vad beträffar personer, som med järnväg reser in i Sverige från utlandet utan att vara resande i tilläggskonventionens mening, blir bestämmelserna i 12–18 §§ inte tillämpliga. I andra stycket av förevarande paragraf föreskrivs nämligen att 12–18 §§ är tillämpliga bara i fråga om befordran som avses i tilläggskonventionen. Däremot bör 2–11 §§ kunna tillämpas, om personen i fråga kan anses som resande i lagens mening. Motsvarande bör gälla vid utresa från Sverige.

¹ Jfr uttalande av centralbyrån i Zeitschrift nr 6/1973 s. 123.

² Jfr Schlechtriem s. 92–100 och 114–122.

Lagförslagets resandebegrepp inrymmer självfallet först och främst alla som befordras med järnvägen på grund av ingånget befordringsavtal. Så långt skiljer sig förslaget i princip inte från tillägskonventionen. Vid inrikes befordran förekommer det emellertid ofta, att resenärer utan att befordringsavtal ingåtts lämnas tillträde till tåget och befordras med detta, varvid förutsätts att befordringsavtal kommer att slutas under befordringens gång. Om någon under dessa förutsättningar påbörjar en resa men skadas innan han blivit i tillfälle att ingå befordringsavtal, skulle det uppenbarligen vara orimligt att inte betrakta honom som resande. Förhållandet är det samma om någon kommit till skada, sedan han råkat somna och därför åkt förbi den station till vilken han hade biljett. Uppenbarligen bör någon som befordras med tåget inte heller kunna fränkännas egenskap av resande på den grund att det av honom ingångna befordringsavtalet till följd av hans bristande rättsliga handlingsförmåga får anses ogiltigt. I åtskilliga andra situationer måste resandebegreppet likaledes utsträckas att omfatta personer som faktiskt befordrats, fastän något befordringsavtal över huvud taget inte slutits eller i valt fall inte gällde vid den tidpunkt då skadan uppkom.

Att man inte uppställer förekomsten av ett befordringsavtal som en nödvändig förutsättning för att en person skall betraktas som resande innebär naturligt nog, att järnvägen i åtskilliga fall kan bli skadeståndsskyldig enligt det stränga järnvägsansvaret, fastän motparten utnyttjat befordringen med avsikt att undandra sig de förpliktelser denna bort medföra för honom. Emellertid torde denna effekt vara oundviklig om man inte väljer den – enligt utredningens mening icke godtagbara – lösningen, att endast den skall anses som resande vilken vid olyckstillfallet innehade giltig biljett. Det är nämligen i allmänhet mycket svårt att avgöra huruvida en person, som anträffas på tåget utan biljett, haft avsikt att undandra sig betalning för befordringen. Under tiden juni 1969–oktober 1971 anmäldes till SJ centralförvaltning tillhoppa 2 991 personer, som vid kontroll varit utan biljett och inte kunnat lösa sådan. Av dessa nära 3 000 personer ansåg man sig endast kunna betrakta 47 som "tjuvåkare".³

Under de nordiska överläggningarna har från norsk sida hävdats, att utom järnvägens anställda envar som befinner sig på tåget skall betraktas som resande. Den svenska utredningen har inte ansett sig böra biträda denna ståndpunkt. Även om bevisvärigheter kan leda till att skadelidande, som med visst fog kan misstänkas vara fripassagerare, i ersättningshänseende får behandlas som resande, bör järnvägen i klara fall av tjuvåkning inte behöva svara enligt det skärpta järnvägsansvaret. En fripassagerare, som skadats när han färdats gömd i en resgodsvagn, bör således betraktas som en tredje man och därmed få sina anspråk bedömda enligt 1886 års lag eller eventuellt enligt de allmänna skadestandsreglerna.

Som resande bör självfallet inte heller betraktas den järnvägspersonal som tjänstgör på tåget och inte heller sådan personal som fullgör vissa servicefunktioner i samband med befordringen, t. ex. personal i restaurangvagn.

Huruvida den skadelidande i det särskilda fallet bör betraktas som

³ Uppgifterna är hämtade ur SOU 1973:13 s. 49.

”resande” eller ej får ytterst överlämnas till domstolarnas avgörande. I princip bör emellertid enligt utredningens mening som resande anses envar som på vanligt sätt har berett sig tillträde till tåget och faktiskt befordras med detta utan att tillhöra den i samband med befordringen tjänstgörande personalen och som därvid utan att söka dölja sig uppehåller sig i de för allmänheten upplåtna utrymmena.

Det hittills sagda tar sikte på det vanliga fallet att skadan uppkommer under själva befordringen. Enligt förslaget skall emellertid det skärpta järnvägsansvaret kunna tillämpas även på skada, som inträffar när någon är i färd med att stiga på eller av tåget eller uppehåller sig på tåget före dess avgång eller efter dess ankomst till bestämmelsestationen. Skada som uppkommer under angivna tid bör emellertid inte regleras enligt den föreslagna lagen, om den skadade gått ombord på tåget i annan avsikt än att företa en resa. Det skärpta järnvägsansvaret bör således inte tillämpas, när ett varubud, som lämnat förnödenheter till restaurangvagnen, eller en person, som hjälpt en resande upp på tåget, skadar sig vid avstigningen.

Inte heller begreppet ”järnväg” definieras i den föreslagna lagtexten. Någon egentlig definition av järnvägsbegreppet finns inte heller i 1886 års lag.⁴ Det torde vara svårt att helt tillfredsställande definiera begreppet ”järnväg”.⁵ En sådan definition synes också vara obehövlig. I förevarande paragraf betecknar uttrycket järnväg, liksom i 1886 års lag, närmast en viss sorts spåranläggning. Däremot används ordet järnväg i lagförslaget i övrigt – liksom i 1963 års lag (1 § andra stycket) – i regel i betydelsen transportföretag, dvs. som beteckning på de speciella rättssubjekt som kan åläggas att svara för skada enligt de föreslagna reglerna. De rättssubjekt som, praktiskt sett, för närvarande kommer i fråga som järnvägar när det gäller personbefordran är, förutom SJ, endast Oxelösund–Flen–Westmanlands Jernvägsaktiebolag, Örebro–Köpings Jernvägsaktiebolag och Gränges Aktiebolag för Frövi–Ludvika Järnväg (samtliga förvaltade av Gränges TGOJ Aktiebolag) samt Aktiebolaget Storstockholms Lokaltrafik (SL), Trafikaktiebolaget Saltsjöfart, Järnvägs Aktiebolaget Roslagsbanan och Trafikaktiebolaget Stockholm–Södra Lidingön (samtliga ägda av Stockholms läns landsting). I den mån ett existerande järnvägsföretag för godsbefordran skulle låta befordra personer under sådana omständigheter att dessa enligt vad tidigare sagts måste anses som resande, kan den föreslagna lagen självfallet tillämpas också på detta företag. Skulle annat rättssubjekt än de nu nämnda framdeles komma att utföra spårbunden befordran av resande, bör detta rättssubjekt anses vara ett järnvägsföretag, om företaget med hänsyn till arten av de använda anläggningarna är att jämställa med de företag som nu betecknas som järnvägar. Det är från ansvarssynpunkt av mindre intresse att fastställa om en bana skall anses vara en järnvägsanläggning eller en tunnelbana eller en spårväg, eftersom ansvarsreglerna, föreslås bli de samma för dessa bantyper. Däremot skulle det kunna tänkas inträffa fall, där det gäller att avgöra huruvida en inrättning för spårbunden färd bör hänföras till nämnda grupp av banor eller bör anses falla utanför lagens tillämpningsområde. Eftersom ett utmärkande drag för de nämnda kommunikationsmedlen är att även drivkällan är rörlig längs spåren, torde t.ex. en bergbana, som drivs från en

4 I 1 § av 1886 års lag heter det: Med järnväg förstås i denna lag sådan staten eller annan tillhörig järnväg, å vilken befordran av person eller gods verkställs medelst ångkraft.

5 Jfr Grönfors s. 190.

fast kraftkälla, liksom hittills få anses falla utanför järnvägslagstiftningen.⁶ Vilket slag av drivmedel som användes (ångkraft, elektricitet, olja) spelar däremot ingen roll.

Som redan antytts, avses bestämmelserna i lagförslagets 2–11 §§ bli tillämpliga inte bara på järnväg utan också på tunnelbana och spårväg. Också 1886 och 1916 års lagar har ansetts tillämpliga på spårväg. Lika litet som i fråga om begreppet järnväg innehåller den föreslagna lagtexten någon definition, när det gäller termerna tunnelbana och spårväg. Med dessa termer avses de av AB Storstockholms Lokaltrafik under beteckningen tunnelbanor drivna anläggningarna respektive spårvägarna i Stockholm, Göteborg och Norrköping. I den mån liknande anläggningar tas i bruk i framtiden, bör de regler i den föreslagna lagstiftningen som gäller tunnelbana och spårväg självfallet tillämpas även på dessa anläggningar.

Det föreligger för närvarande inte någon sådan bindning av tunnelbane- och spårvägsnätet till järnvägsnätet att en tunnelbane- eller spårvägsbefordran rättsligen kan utgöra en del av en internationell befordran. De särskilda reglerna om internationell befordran i lagförslagets 12–18 §§ saknar således aktualitet för tunnelbanor och spårvägar. I lagtexten anges därför att det endast är vid tillämpning av de allmänna reglerna i 2–11 §§ som tunnelbana och spårväg skall likställas med järnväg.

Också för vissa delar av järnvägsnätet saknar bestämmelserna i 12–18 §§ aktualitet. För att en järnvägsbefordran skall vara hänförlig under tilläggskonventionen – och således enligt den terminologi som anges i andra stycket av denna paragraf kunna anses som en internationell befordran – krävs, som tidigare nämnts, att CIV eller i vissa fall CIM är tillämplig på befordringen. För att detta skall vara fallet krävs i sin tur att befordringen försiggår uteslutande på linjer som av centralbyrån redovisas på särskilda listor över linjer, som blivit underställda CIV respektive CIM. Befordran av personer som åtföljer en godssändning enligt CIM kan emellertid hänföras under tilläggskonventionen endast i den utsträckning befordringen försiggår på linjer som underställts CIV. Av de svenska järnvägarna finns SJ:s och TGOJ:s nät upptagna på CIV-listan. På CIM-listan återfinns förutom nyssnämnda nät ytterligare sex järnvägar. För dessa enbart på CIM-listan upptagna järnvägar kan regleringen i 12–18 §§ således inte bli tillämplig. Även järnvägar som inte själva utför internationell befordran i den mening som anges i andra stycket av denna paragraf berörs emellertid av reglerna om internationell befordran i så måtto att meddelande om skadeorsakande händelse vid internationell befordran kan lämnas även till dem under de förutsättningar som anges i 15 § andra stycket punkt 4.

2 §

Frågan huruvida järnvägen genom avtal med den resande kan mildra den ansvarighet som enligt lag åvilar järnvägen regleras inte uttryckligen i 1886 års lag och synes inte heller ha berörts i förarbetena till lagen. Emellertid förefaller lagens regler om järnvägens ansvarighet för personskada och skada på sådan egendom som järnvägen inte mottagit till

⁶ Jfr Grönfors s. 195.

befordran ha uppfattats som utomobligatoriska skadeståndsregler.¹ Detta kan också ha tett sig naturligt mot bakgrund av hur allmänheten dittills drabbats av järnvägsskador. Av de personskador som under åren 1856–1884 tillfogats andra än järnvägsanställda hade nämligen endast en förhållandevis liten del träffat de resande. Sålunda hade under nämnda tid genom järnvägsdrift dödats 13 resande mot 152 utomstående och skadats 17 resande mot 51 utomstående.²

Den likställdhet mellan resande och tredje man som lagstiftaren kan antas ha åsyftat när det gäller rätten till skadestånd har i det stora hela upprätthållits i praktiken. På vissa punkter har dock regleringen i 1886 års lag, såvitt gäller resandes rätt, satts åsido genom bestämmelser i järnvägstrafikstadgan. Sålunda har järnvägens ansvarighet för resandes handresgods i järnvägstrafikstadgan generellt utformats som ett ansvar för styrkt culpa, medan 1886 års lag också i fråga om handresgods stadgar rent strikt ansvar för det fall att skadan är sådan ”gnistskada” som avses i 5 §. En annan och mera betydelsefull avvikelse från 1886 års lag synes ha gjorts, då i järnvägstrafikstadgan införts bestämmelser som beloppsmässigt begränsar den resandes rätt till skadestånd för vissa slag av egendom, som han medfört på resan. En betydelsefull avvikelse från 1886 års lag har också gjorts, när järnvägarna i normalvillkor i järnvägstrafik art. 16:6 med stöd av järnvägstrafikstadgan 87 § förbehållit sig en förkortning från två till ett år av preskriptionstiden för vissa anspråk mot järnvägen på grund av avtal om personbefordran.

Avvikelserna från regleringen i 1886 års lag synes förutsätta, att lagens bestämmelser i princip skall uppfattas som dispositiva.³ Emellertid har möjligheterna att införa befodringsvillkor, som avviker från lagreglerna, utnyttjats med återhållsamhet. Det kan därför sägas att 1886 års lag i praktiken fungerat som en tvingande lagstiftning i den meningen att den i väsentliga avseenden garanterat den resande ett skadeståndsrättsligt miniskydd.

Principiellt skulle det således inte innebära någon genomgripande förändring om den nya järnvägsansvarighetslagen gjordes tvingande gentemot järnvägen. En sådan reglering överensstämmer med vad som gäller vid luft- och sjöbefordran av passagerare och är enligt utredningens mening önskvärd av flera skäl.

Enligt tilläggskonventionen art. 10 får järnväg inte genom tariffbestämmelser eller genom särskilda avtal med de resande söka i förväg uppnå befrielse från eller lindring i den ansvarighet som åvilar järnvägen enligt konventionen. Inte heller får järnvägen söka betinga sig en överflyttning av den bevisbörda som konventionen lagt på järnvägen eller en nedsättning av gällande maximigränser för skadeersättningens storlek. Bestämmelser eller avtal med sådant innehåll som här nämnts skall anses ogiltiga utan att dock befodringsavtalet som sådant blir ogiltigt.

Genom reglerna i art. 10 görs konventionens kärnpunkt, ansvarssystemet, till tvingande rätt gentemot järnvägen. Vid internationell befordran är således den resande under alla förhållanden garanterad det skydd konventionen erbjuder. Resande i inrikes trafik bör enligt utredningens mening åtnjuta samma skydd.

¹ Jfr prop. 1886:3 Motiv s. 9.

² Se NJA II 1886 nr 8 s. 25.

³ Jfr Grönfors s. 203.

Att konventionsförfattarna endast i fråga om ansvarssystemet uttryckligen angett att föreskrifterna är tvingande, skulle måhända kunna föranleda till antagandet, att konventionens övriga regler är att anse som dispositiva. Åtminstone när det gäller regler som har nära samband med de egentliga ansvarighetsreglerna, torde det emellertid vara mycket osäkert om man får dra en sådan slutsats. Snarast torde det få betvivlas, att järnvägen enligt tilläggskonventionen skulle ha frihet att som avtalsvillkor stipulera t.ex. kortare preskriptionsfrister än konventionen föreskriver i fråga om resandes skadeståndsanspråk.⁴ Oavsett vilken ståndpunkt konventionen själv intar till frågan om dess bestämmelser skall anses vara dispositiva eller tvingande, synes det inte finnas något hinder för att i Sverige tillämpa bestämmelserna som tvingande mot järnvägen, om detta skulle befinnas ändamålsenligt.

Det kan enligt utredningens mening knappast anses tillfredsställande att samma spörsmål regleras på olika sätt på skilda håll i lagstiftningen. En resande, som i 10 § 1886 års lag kan läsa att han har två år på sig att väcka skadeståndstalan mot järnvägen, borde kunna lita på detta. Emellertid medger, som nämnts, 87 § järnvägstrafikstadgan järnvägen rätt att i vissa fall förbehålla sig en ettårig preskriptionstid, vilken rätt också begagnas i normalvillkoren. Den dualism som här exemplifierats bör i fortsättningen undvikas. I den mån regler om den resandes rättigheter ges i civillag, bör dessa regler inte kunna modifieras till den resandes nackdel genom normer av lägre valör. Reglerna bör med andra ord vara tvingande gentemot järnvägen.

I enlighet härmed föreslår utredningen, att i denna paragraf upptages en regel av innehåll att lagens bestämmelser inte får åsidosättas genom avtal till den resandes nackdel.

Regeln innebär, på samma sätt som tilläggskonventionen art. 10, att järnvägen inte har möjlighet att genom avtalsvillkor eller eljest genom överenskommelse, som träffats före olycksfallet, uppnå någon lindring i den ansvarighet som följer av bestämmelserna i 3–6 och 8 §§ samt, såvitt angår internationell befordran, även 13, 14 och 18 §§.

Sammanställd med 9 § innebär den nu föreslagna bestämmelsen, att järnvägen inte kan åberopa villkor eller föreskrift, som stadgar kortare preskriptionsfrister än nämnda paragraf. Som en följd härav bör 87 § järnvägstrafikstadgan ändras så, att den inte blir tillämplig på anspråk som avses i den föreslagna lagen. Vad beträffar preskription av anspråk, som uppkommit vid internationell befordran, innebär den föreslagna bestämmelsen vidare, att den som framställer anspråket i administrativ ordning inte i förväg kan berövas den förmån som tillkommer honom enligt 17 § andra stycket och som består däri, att preskriptionen skall anses suspenderad under den tid då kravet är under prövning hos järnvägen.

I förbindelse med reglerna i 10 § kommer den föreslagna bestämmelsen att medföra, att avtal om att talan skall väckas vid viss domstol inte får derogationsverkan, varför den skadelidandes möjlighet att väcka talan vid någon av de i 10 § avsedda domstolarna inte påverkas av att annan domstol gjorts behörig genom prorogation. Vidare kommer bestämmel-

⁴ Jfr Nánássy s. 523 f och 739.

sen att medföra rätt för den skadelidande att föra talan vid domstol utan hinder av eventuell skiljeklausul. Med hänsyn härtill bör ordalydelsen i 94 § järnvägstrafikstadgan ändras. Denna ändring torde dock ha liten praktisk betydelse, eftersom skiljeklausuler inte torde förekomma vid avtal om personbefordran.

Reglerna i 12 § avser att i överensstämmelse med tilläggskonventionen art. 6, 1 § säkerställa, att den som blivit berättigad till ersättning på grund av skada vid internationell befordran får uppbara ersättningen i form av ett engångsbelopp, om han så önskar. Det torde knappast förekomma att formen för ett eventuellt framtida skadestånd blir föremål för någon överenskommelse mellan parterna, innan skadan inträffat. Däremot synes det inte otänkbart att en järnväg i sina befordringsvillkor kan hänvisa till allmänna rättsregler beträffande denna fråga. En sådan hänvisning skulle, om den bleve gällande, för svensk rätts del kunna leda till ett resultat, som avviker från regleringen i 12 §. Detta gäller såväl om avgörandet skulle grundas på nu gällande regler som om de av skadeståndskommittén föreslagna nya bestämmelserna i ämnet skulle tillämpas. Genom den i förevarande paragraf upptagna regeln blir emellertid en sådan hänvisning utan verkan mot den som är berättigad till skadestånd.

Vad beträffar reglerna om reklamation i 15 och 16 §§ får den föreslagna 2 § först och främst betydelse därigenom att järnvägen vid internationell befordran inte kan betinga sig kortare reklamationsfrist än tre månader. Vidare kan järnvägen vid sådan befordran inte uppställa krav på reklamation, när den skadelidande visar att skadan uppkommit genom vållande på järnvägens sida eller inom tremånadersfristen blivit bekant för järnvägen eller annan järnväg, som trafikerar den sträcka där skadan uppkom. Ej heller kan järnvägen åstadkomma någon begränsning av det antal järnvägar, hos vilka den skadelidande enligt 15 § andra stycket kan fullgöra sin reklamationsskyldighet.

För tillämpningen av 7 och 11 §§ samt 17 § första stycket torde de bestämmelser som föreslås i 2 § sakna praktisk betydelse.

I syfte att så långt som möjligt förenkla regleringen av de inrikes befordringarna har utredningen undvikit att beträffande dessa befordringar ge föreskrifter rörande vissa frågor, som reglerats i tilläggskonventionen. Detta har bl. a. medfört att frågorna om ränteberäkning och reklamationsskyldighet underkastas en tvingande reglering för internationell befordran, medan de vid inrikes befordran omfattas av avtalsfrihet, eftersom de där faller utanför lagregleringen.

I fråga om ränteberäkning torde detta förhållande sakna praktisk betydelse. Det är knappast troligt att något trafikföretag skulle finna det angeläget att få till stånd en särskild avtalsreglering av frågan om beräkning av ränta på skadeersättning som den resande eventuellt kan komma att få uppbara.

När det gäller den resandes skyldighet att reklamera med anledning av inträffad skada är det däremot uppenbart, att frågan om avtalsfriheten inte saknar praktisk betydelse. Enligt 82 § järnvägstrafikstadgan äger järnvägen förbehålla sig att resande, som vill göra gällande rätt till ersättning

för att handresgods gått förlorat, minskats eller skadats, skall göra anmärkning om förlusten, minskningen eller skadan inom 10 dagar efter det resan avslutades vid äventyr att han förlorar sin talan. Med stöd av denna föreskrift har man i art. 16:3 i normalvillkoren i järnvägstrafik som en förutsättning för att den resande i dessa fall skall kunna få ersättning uppställt krav på reklamation inom 10 dagar från resans avslutande. Skyldighet att reklamera skall dock ej föreligga om järnvägen orsakat skadefallet uppsåtligen eller av grov oaktsamhet eller om järnvägen förfarit svikligt.

Den gällande järnvägsansvarighetslagen innehåller inte några regler om reklamationsskyldighet. Inte heller järnvägstrafikstadgan upptar sådana regler vad beträffar personskador. Det saknas enligt utredningens uppfattning anledning för lagstiftaren att föreskriva reklamationsskyldighet vid personskada i inrikes trafik, och utredningen har, som nämnts, föredragit att inte heller i fråga om handresgods föreslå några reklamationsbestämmelser när det gäller inrikes befordran. Frånvaron av lagbestämmelser lämnar visserligen möjligheten öppen för trafikföretagen att i sina villkor för inrikes befordran ta in strängare reklamationsbestämmelser än som avses gälla vid internationell befordran. Vad beträffar personskada har detta emellertid hittills inte skett, och det finns anledning att anta att det inte heller framdeles kommer att bli aktuellt att införa sådana villkor. I fråga om handresgods tillämpas däremot, som nämnts, reklamationsregler vid inrikes befordran, vilka är betydligt mera ogynnsamma för den resande än konventionens motsvarande regler. Det kan emellertid antas att åtminstone de trafikföretag, som driver både internationell och inrikes befordran, inte önskar tillämpa strängare reklamationskrav för inrikes passagerare än för andra. Sålunda har statens järnvägar på särskild fråga förklarat sig villiga att framdeles avstå från sådana villkor rörande reklamation vilka skiljer sig från vad som avses gälla vid internationell befordran. Vad beträffar företag som enbart driver lokal trafik torde man i viss omfattning kunna acceptera att dessa i fråga om handresgods förbehåller sig strängare reklamationsvillkor än som anges i 15 och 16 §§.

3 §

Denna paragraf innehåller de grundläggande reglerna om järnvägens ansvarighet. Paragrafens första stycke motsvarar art. 2, 1 § första stycket i tilläggskonventionen. Enligt konventionstexten skall järnvägens ersättningskyldighet avse den skada som uppkommer genom att en resande dödas, genom att han tillfogas kroppsskada eller genom "toute autre atteinte à l'intégrité physique ou mentale d'un voyageur". Som en sammanfattande term för dessa skadetyper används i lagförslaget efter mönster av skadeståndslagen uttrycket "personskada". Denna term är inte närmare definierad vare sig i skadeståndslagen eller i annan lagtext. Avsaknaden av en sådan legal definition torde emellertid, som också skadeståndskommittén funnit, inte medföra några större svårigheter att bestämma begreppets innebörd.¹ Med personskada bör förstas "den fysiska eller psykiska defekt hos den skadelidande som utgör en direkt

¹ Jfr SOU 1973:51 s. 258.

följd av skadehandlingen".² Det bör således anses som personskada, när en skadehandling orsakar att någon avlider, att någon erhåller direkta kroppsliga skador såsom sår, benbrott etc. eller får sina kroppsliga funktioner rubbade genom förgiftning, strålning etc. eller att någon, även om han i övrigt förblir oskadd, drabbas av psykisk chock.

Orsaken till personskadan skall enligt konventionstexten vara "un accident". Utredningen har emellertid velat undvika en formulering som anknyter till begreppet "olycka", eftersom en sådan formulering kan verka vilseledande genom att den för tanken till enbart casuella skadeorsaker eller till enbart sådana skeenden som framstår som "järnvägsolyckor" i mera objektiv mening, såsom tågsammanstötningar, urspårningar och liknande missöden med själva trafikmedlet. "Olycka" används i konventionen i en mera vidsträckt, subjektiv betydelse, som inrymmer varje onormalt skeende i den resandes omgivning, vilket plötsligt inverkar på den resande med skada som följd. I lagförslaget betecknas ett sådant skeende med uttrycket "händelse". I detta uttryck bör således inläsas ett krav på att det skadeorsakande skeendet är något som inte är helt normalt för en järnvägsbefordran. Blir en resande sjuk av tågets vanliga krängningar och skakningar, kan detta inte medföra ansvar för järnvägen, eftersom de nämnda fenomenen är så all dagliga, att de inte kan betecknas som händelser. Motsatsen blir givetvis fallet, om en resande blir sjuk till följd av att koloxid från lokomotivets motorer kommit in i vagnen. För att man skall kunna tala om en händelse, måste också krävas att det skadeorsakande skeendet försiggår med en viss plötslighet. För skador som resande ådragit sig genom regelbundet tågåkande under lång tid svarar järnvägen inte enligt det föreliggande förslaget, även om skadorna uppkommit till följd av förhållande som inte kan anses som helt normalt för järnvägsbefordran.³

En förutsättning för att järnvägen skall bli ansvarig för en viss skada är enligt förslaget att den skadeorsakande händelsen "sammanhänger med järnvägsdriften". Härvidlag överensstämmer förslaget i sak med 1886 års lag. I likhet med nämnda lag saknar lagförslaget en närmare beskrivning av vad som är att hänföra under "järnvägsdriften". Under de överläggningar som föregick tillkomsten av 1886 års lag föreslogs att järnvägsdrift skulle i lagen definieras som "lokomotivs och vagnars rörelse å jernvägen och hvad dermed stode i omedelbart sammanhang".⁴ Fastän denna definition inte upptogs i lagen, synes den i stort sett ha blivit vägledande för tolkningen av begreppet järnvägs drift. En viss utvidgning av detta begrepp har dock skett i rättspraxis på så sätt att skador, som uppkommit i andra situationer än då tågsätt varit i rörelse, i åtskilliga fall ansetts orsakade av järnvägs drift, även om skadan inträffat vid fullgörande av uppgifter, som inte stått i omedelbart sammanhang med tågs färd. De rättsfall som föreligger gäller emellertid i stor utsträckning skador, som drabbat järnvägens anställda i situationer vilka knappast kan uppkomma för resande.

Inte heller tilläggskonventionen innehåller någon definition av begreppet järnvägsdriften. Det kan ifrågasättas om inte detta begrepp i utländska rättsordningar ofta fått en mera vidsträckt innebörd än hos oss. Som

² Jfr SOU 1973:51 s. 36.

³ Jfr Edlbacher s. 150 och Favre s. 207 ff.

⁴ Se NJA II 1886 nr 8 s. 12.

exempel kan nämnas att det i tysk rätt ansetts vara en följd av järnvägsdriften när en tågpassagerare blivit biten av en annan passagerares hund. Även om en sådan tolkning av begreppet järnvägs drift synes gå väl långt, torde det ligga i linje med konventionsförfattarnas avsikt att som händelser som sammanhänger med järnvägsdriften uppfatta inte bara effekterna av tågets rörelser utan också verkningarna av den trängsel och brådska hos passagerarna som ofta är ett oundvikligt inslag i tågtrafiken. En resande som faller och skadar sig, sedan han i brådskan trampat fel eller blivit knuffad i trängseln, torde få anses ha ådragit sig sina skador till följd av järnvägsdriften. Skador som inträffar vid användandet av järnvägsmateriel av specifikt slag, t. ex. järnvägsvagnarnas branta trappor, torde också få ses som följder av järnvägsdriften, även om materielen varit i fullgott skick.⁵ Däremot torde skador som resande avsiktligt tillfogas av medresande i regel få anses sakna samband med järnvägsdriften. Det samma torde vara fallet när skador orsakas av sådana prestationer som lämnas endast som ett komplement till själva befordringen, t. ex. när en resande blir matförgiftad som gäst i restaurangvagnen.

I enlighet med allmänna bevisbörderegler får det anses ankomma på den skadelidande att visa, att skadan orsakats av händelse som sammanhänger med järnvägsdriften. Kravet på bevisning bör emellertid inte ställas särskilt högt. Skadan bör således – om inte järnvägen bevisar motsatsen – antagas vara en följd av järnvägsdriften, om den skadelidande visar att skadan uppkommit medan den resande befann sig på tåget eller var i färd med att stiga på eller av detta och dessutom visar att det föreligger omständigheter, som innebär en viss sannolikhet för att skadan verkligen beror på järnvägsdriften. Att det föreligger ett klart orsakssammanhang mellan skadan och en händelse som sammanhänger med järnvägsdriften behöver däremot inte innebära, att skadan skall anses vara tillfogad genom händelsen. Om detta skall anses vara fallet får avgöras i enlighet med vanliga grundsatser i fråga om adekvat kausalitet.

Frågan vad som bör hänföras under järnvägsdriften får mindre betydelse enligt lagförslaget än den har för tillämpningen av 1886 års lag. Detta beror bl. a. på att järnvägens ansvarighet enligt förslaget endast omfattar tiden då den resande uppehåller sig i järnvägsfordon eller stiger på eller av ett sådant fordon. Några svårigheter att avgöra huruvida den resande vid skadetillfället uppehöll sig i järnvägsfordon eller ej torde sällan kunna uppkomma. På- eller avstigning bör endast anses omfatta den tid då den resande verkligen är i färd med att ta sig in i vagnen eller att lämna denna. I enlighet härmed bör en resande inte anses ha påbörjat påstigningen, om han står på perrongen och väntar på att andra resande skall bli färdiga med sin påstigning. På motsvarande sätt bör avstigningen anses avslutad, så snart den resande kan börja avlägsna sig från vagnen. Enligt uttrycklig föreskrift i tilläggskonventionen art. 22, 2 § gäller järnvägens ansvarighet för skada, som till följd av händelse som sammanhänger med järnvägsdriften tillfogas resande under vistelse i järnvägsvagn eller vid på- eller avstigning, även när järnvägsvagnen befinner sig ombord på tåg färja. Som sammanhängande med järnvägsdriften torde i dessa situationer huvudsakligen sådana skadeorsakande händelser kunna betraktas vilka inträffar till

⁵ Jfr Favre s. 213 f.

följd av vagnarnas rörelser när de körs ombord eller i land eller när de kommit i rullning på grund av att de inte fastgjorts ordentligt ombord på färjan. Också skador som beror på beskaffenheten av anordningarna för av- eller påstigning av vagnarna torde få anses vara förknippade med järnvägsdriften. Däremot kan händelser som beror på färjans navigering inte anses sammanhånga med järnvägsdriften. Något behov av särskilda föreskrifter angående skador som inträffat ombord på tåg färja föreligger inte vid inrikes befordran, eftersom tåg färjor inte används i inrikestrafiken. Däremot kan det på de svenska färjeförbindelserna med utlandet tänkas inträffa skadefall i vilka svensk järnväg skall vara ersättningskyldig enligt tilläggskonventionen art. 22, 2 §. På det sätt järnvägens ansvarighet bestämts i förevarande paragraf, synes emellertid ansvarigheten utan ytterligare föreskrifter omfatta också de nyssnämnda skadefallen.

För att ange det rättssubjekt som i förekommande fall ådrar sig skadeståndsskyldighet enligt denna paragraf används i lagförslaget endast uttrycket "järnvägen". Med hänsyn till att de svenska järnvägarna är fåtaliga och i huvudsak driver sin verksamhet på väl åtskilda nät, torde det sällan komma att uppstå någon tvekan om vilken järnväg som är den ansvariga. Liksom enligt 1886 års lag skall enligt lagförslaget den järnväg anses ansvarig, på vars nät skadan inträffat. Det är därvid utan betydelse om den vagn, i vilken den resande färdades när skadan inträffade, tillhör en annan järnväg. Även om skadan inträffat vid trafik, som viss järnväg med egna tågsätt regelbundet bedriver på annan järnvägs bana, är det enligt lagförslaget sistnämnda järnväg som är den ansvariga.

Avslutningsvis sägs i paragrafens första stycke att det för järnvägens skyldighet att ersätta uppkommen skada är utan betydelse, om järnvägen eller någon för vilken den svarar har vållat skadan. Med denna formulering, som har motsvarigheter i t. ex. bilskadelagen och luftfartsskadelagen, avses att understryka att den ansvarighet som enligt lagförslaget kommer att åvila järnvägen vid personskada går utöver det ansvar för egen och anställdas culpa som är regel i svensk skadeståndsrätt. Järnvägens ansvar är vad som brukar betecknas som ett *rent objektivt ansvar*. För att järnvägen skall bli skyldig att ersätta personskada, som tillfogats en resande, är det således i regel tillräckligt att konstatera, att skadan uppkommit medan den resande befann sig på tåget eller höll på att stiga på eller av detta samt att den orsakats av en händelse som sammanhänger med järnvägsdriften. Har en skada orsakats av t. ex. ett häftigt ryck i tåget, behöver anledningen till rycket inte klarläggas för att järnvägen skall bli ansvarig. Emellertid kan järnvägen i vissa fall undgå ersättningskyldighet. Härför krävs att järnvägen visar, att den skadeorsakande händelsen utlösts av någon sådan speciell omständighet som anges i andra stycket i denna paragraf.

De fall, i vilka järnvägen kan bli befriad från den ansvarighet som annars följer av huvudregeln i art. 2, 1 §, räknas i tilläggskonventionen upp i art. 2, 2–4 §§. Den första av dessa *ansvarsfrihetsgrunder* (art. 2, 2 §) tar sikte på situationen att den skadeorsakande händelsen framkallats av en omständighet, som i och för sig inte har med järnvägsdriften att

göra men som inverkar på denna på sådant sätt att järnvägen inte kan avvärja denna inverkan och inte heller kan förebygga, att denna inverkan leder till den aktuella skadan. De typiska exemplen på omständigheter som järnvägen kan åberopa i detta sammanhang är naturhändelser, såsom att ett ras oförutsett inträffar i en bergssluttning, varvid sten rasar ner framför tåget och orsakar urspårning med därav följande personskador. För att järnvägen skall bli fri från ansvarighet krävs, som nyss antytts, att järnvägen handlat på ett godtagbart sätt när det gäller att skydda järnvägsdriften från inverkan av ifrågavarande slag och att tillse att sådan inverkan — om den trots allt inträffar — inte leder till skador för de resande. Den handlingsstandard som i detta sammanhang skall anses godtagbar beskrivs i tilläggskonventionen så, att järnvägen i sina försök att hindra inverkan på järnvägsdriften och att förebygga skadliga följder av denna inverkan skall använda den omsorg som påkallas av föreliggande förhållanden (*la diligence requise d'après les particularités de l'espèce*).

Konventionens ordval på denna punkt har rätt stora likheter med formuleringar i svenskt lagspråk, vilka avser att beskriva vårdslöshet.⁶ Av förarbetena till konventionen framgår emellertid med full tydlighet att den omsorg som i detta sammanhang krävs av järnvägen inte bara är en sådan omsorg som minst måste vara för handen för att culpa skall anses utesluten. Det är i stället fråga om den större omsorg som måste föreligga för att den trots allt inträffade skadan skall kunna betecknas som ett fall av *force majeure*.⁷

En likartad ansvarsfrihetsgrund anges i konventionen i art. 2, 4 §. Denna tar sikte på fallet att den skadeorsakande händelsen framkallats av en inverkan på järnvägsdriften från tredje mans sida. Också i detta fall gäller att järnvägen kan undgå ansvarighet, endast om den visat den särskilt höggradiga omsorg som varit påkallad för att avvärja inverkan på järnvägsdriften och undgå skadliga följder av sådan inverkan.

Gemensamt för de båda nämnda ansvarsfrihetsgrunderna är således att den skadeorsakande händelsen, vilken självfallet måste sammanhånga med järnvägsdriften, inte har sin upprinnelse i själva järnvägsdriften utan ytterst kan härledas till en utanför denna liggande omständighet — naturhändelse eller förfarande från tredje mans sida — vilken inverkat på järnvägsdriften. Gemensamt för dem båda är vidare kravet på särskild omsorg från järnvägens sida när det gäller att hindra utifrån kommande inverkan på järnvägsdriften och att förebygga skadebringande följder därav. Det har därför synts naturligt att söka utforma lagförslaget så, att de situationer i vilka järnvägen undgår ansvarighet enligt de båda nämnda ansvarsfrihetsgrunderna i konventionen kan beskrivas i ett enda lagrum.

Åtskilliga svårigheter möter emellertid när det gäller att formulera ett sådant stadgande. Dessa svårigheter har ingående dryftats under det nordiska samarbetet, och den formulering som förevarande paragraf innehåller är väsentligen ett resultat av dessa diskussioner. En av svårigheterna är att på ett kort men samtidigt klart sätt uttrycka, att ansvarsfrihet inte kan komma i fråga, när den skadeorsakande händelsen enbart utgör en aktualisering av en i själva järnvägsdriften inneboende risk, utan endast när händelsen ytterst framkallats genom att en omständighet, som i och

⁶ Jfr t. ex. 1 § första stycket trafikbrottslagen: "Brister vägtrafikant i den omsorg och varsamhet, som till förekommande av trafikolycka betingas av omständigheterna — — — dömes för vårdslöshet — — —"

⁷ Se Dokumenter s. 19, jfr det schweiziska Bundesblatt nr 35/1968 s. 234, se vidare Peyer s. 10—27.

för sig inte har med järnvägsdriften att göra, har inverkat på denna. För att beteckna en skadeorsak, som har sitt ursprung i något annat än järnvägsdriften själv, används i lagförslaget formuleringen "för järnvägsdriften främmande omständighet". Som "främmande" bör således framför allt räknas naturhändelser (ras, översvämningar etc.) och förfaranden av tredje man (sabotage mot spåren, påkörning med vägfordon etc.) men inte t. ex. sammanstötning med annat tåg eller urspårning till följd av för hög fart eller till följd av rälsbrott, som inte uppkommit genom åverkan.

Den största svårigheten erbjuder det emellertid att träffande ange storleken av de insatser som järnvägen för att undgå ansvarighet måste göra i syfte att motverka främmande inverkan på järnvägsdriften eller förebygga, att denna inverkan leder till skada för de resande. Det räcker, som redan nämnts, inte att järnvägen ådagalagt sådan aktsamhet, att culpa inte kan läggas den till last. Ansvarsfrihet kan komma i fråga, endast om skadan uppkommit, fastän järnvägspersonalen i den konkreta faresituationen handlat med den särskilda omsorg, som kan krävas av sakkunniga och erfarna fackmän, och fastän järnvägen med förutseende och förnuft använt de resurser ett trafikföretag bör förfoga över för att förhindra uppkomsten av faresituationen.⁸ För att beskriva måttet av de insatser järnvägen för att undgå ansvarighet måste göra för att förutse, förebygga och avvärja faran används i lagförslaget uttrycket "alla rimliga åtgärder".

För valet av detta uttryck har, som nämnts, vad som förekom under de gemensamma nordiska överläggningarna varit avgörande. Emellertid innebär uttrycket inte någon egentlig nyhet för den svenska järnvägsrätten. Beträffande tillämpningen av den ansvarsfrihetsgrund som i 1925 års järnvägstrafikstadga benämndes "händelse av högre hand (force majeure)" har uttalats, att ansvarsfrihet förutsatte att den på järnvägsdriften inverkan händelsen själv och dess följder inte skulle ha "kunnat avvärjas eller oskadliggöras genom åtgärder, som i det föreliggande fallet rimligen kunnat krävas av järnvägen."⁹

Vid tillkomsten av 1966 års järnvägstrafikstadga utmönstrades uttrycket "händelse av högre hand (force majeure)" som beteckning på den nyssnämnda ansvarsfrihetsgrunden, men någon ändring av det materiella innehållet i denna grund synes inte ha varit åsyftad, när den i helt ny formulering flyttades över till 58 § i den nya stadgan.¹⁰ Också för närvarande beror således frågan om järnvägens ansvarighet i vissa fall på en bedömning av om järnvägen vidtagit rimliga åtgärder. Med hänsyn härtill torde man inte hehöva befara några större svårigheter när det gäller tolkningen av uttrycket "alla rimliga åtgärder".

Konventionens regler i art. 2, 2 § och 4 § första stycket om ansvarsfrihet i särskilda fall av främmande inverkan på järnvägsdriften återges i enlighet med det sagda i andra stycket av denna paragraf.

Om skada visserligen har orsakats av tredje mans inverkan på järnvägsdriften men järnvägen inte har visat, att den vidtagit alla rimliga åtgärder till förhindrande av skadan, och ansvarighet för järnvägen således inte är utesluten, föreskriver konventionen i art. 2, 4 § andra stycket att

⁸ Jfr Veit s. 143 ff.

⁹ Flodin-Wikander s. 199.

¹⁰ Jfr Promemoria s. 29.

järnvägen gentemot den skadelidande skall svara för hela den ersättningsgilla skadan utan att dock järnvägens eventuella regressrätt mot tredje man påverkas. Den rätt som sålunda medges den skadelidande att oavsett tredje mans ansvarighet utkräva hela skadeståndet av järnvägen, torde han enligt svensk rätt kunna grunda på bestämmelserna i 5 kap. 6 § skadeståndslagen om två eller flera skadeståndsskyldigas solidariska ansvarighet. Någon motsvarighet till den nämnda konventionsbestämmelsen har därför inte upptagits i förslaget.

Utöver de förutnämnda båda ansvarsfrihetsgrunderna innehåller konventionen i art. 2, 3 § en tredje ansvarsfrihetsgrund. Enligt denna skall järnvägen vara fri från ansvarighet, i den mån den resande genom sitt eget beteende orsakat skadan. Att skyldigheten att betala skadestånd helt eller delvis kan bortfalla, när den skadelidande själv medverkat till skadan, är en princip som också återfinns i svensk rätt. Den har dock här traditionellt en något annorlunda konstruktion. Enligt denna tänker man sig inte något bortfall av ansvarigheten som sådan men medger att ersättningskyldigheten nedsätts, stundom ända till noll. Utredningen har föredragit att också på denna punkt använda svensk lagteknik och har därför i 8 § första stycket infört en hänvisning till bl. a. skadeståndslagen 5 kap. 5 §, vilket lagrum innehåller de allmänna reglerna om jämkning av skadestånd på grund av medvällande på den skadelidandes sida.

4 §

I denna paragraf regleras järnvägens ansvarighet för sakskada, som uppkommit på sådan egendom som den resande bar på sig eller medförde som handresgods. Vad den resande får medföra som handresgods framgår av järnvägstrafikstadgan 12 § och av normalvillkoren artikel 10. I tilläggskonventionen påpekas särskilt att också djur, som den resande för med sig, skall betraktas som handresgods.¹ Det har emellertid inte ansetts behövligt att ta in ett sådant påpekande i lagtexten. Att denna ändå är tillämplig på djur, som den resande får ta med sig på tåget, framgår vid jämförelse med normalvillkoren 10:2 under c). Bagage betraktas som handresgods, även när det är placerat i sådant från passagerarplatserna avskilt utrymme i vagnen vilket är särskilt avsett för bagage. Som handresgods betraktas däremot inte föremål, som överlämnas i järnvägens vård ("polletteras").

Enligt gällande rätt kan järnvägen i regel ej göras ansvarig för sådana skador som här avses, om inte skadan visas bero på vållande av järnvägen eller dess personal. Krav på ersättning oberoende av vållande skulle dock kunna grundas på bestämmelsen i 5 § första stycket i 1886 års lag, om skadan orsakats av eld på sådant sätt som avses i nämnda bestämmelse. Vad beträffar handresgods har emellertid i järnvägstrafikstadgan införts föreskrifter, som generellt inskränker järnvägens ansvarighet till fall då fel eller försummelse ligger järnvägen till last. Dessa inskränkande bestämmelser torde emellertid inte kunna beröra egendom, som inte kan betraktas som handresgods, t. ex. kläder som den resande har på sig. Det utrymme som sålunda kan tänkas föreligga för tillämpning av en längre

¹ Se art. 2, 1 § andra stycket.

gående ansvarighet än culpaansvaret är emellertid uppenbarligen mycket begränsat.

Också enligt det föreliggande förslaget är järnvägens ansvarighet för ifrågavarande skador i huvudsak ett culpaansvar. Ett undantag från denna regel framgår emellertid av första stycket av denna paragraf. Enligt detta stycke skall järnvägen, om den resande tillfogats både personskada och sakskada som avser egendom som han bär på sig eller medför som handresgods, svara för både personskadan och sakskadan enligt samma regler, närmare bestämt enligt reglerna för personskada. Järnvägen avses således i detta fall ha ett objektivt ansvar även för sakskada.

Denna reglering följer, vad beträffar internationell befordran, av tilläggskonventionen art. 2, 1 § andra stycket. Den är enligt utredningens mening lämplig också beträffande inrikes befordran. Särskilt gäller detta i fråga om skada på egendom, som den resande bär på sig, eftersom det ofta föreligger ett nära samband mellan sådana skador och personskadan. Men även i fråga om handresgods synes det motiverat att järnvägens ansvarighet inte grundas enbart på culpa, när den resande också råkat ut för personskada. Motiveringen för att järnvägen i fråga om handresgods inte skall ha något ansvar utöver culpaansvaret har nämligen varit, att det måste åligga den resande själv att ha sitt handresgods under vård och uppsikt.² Drabbas han av personskada, blir han emellertid, typiskt sett, ur stånd att utöva denna vård och uppsikt. Det måste vidare från praktisk synpunkt te sig mindre ändamålsenligt att vid bedömningen av ersättningskrav från en resande, som drabbats av personskada och i samband därmed också sådan sakskada som det här gäller, skilja ut behandlingen av den i förhållande till personskadeersättningen regelmässigt mycket blygsamma sakskadeersättningen och beträffande denna kräva, att den resande förebringa särskild utredning om järnvägens skuld till det inträffade.

Enligt paragrafens andra stycke skall järnvägen, när den resande tillfogats sakskada utan samband med personskada, bli ersättningsskyldig endast om järnvägen eller dess personal visas ha varit vållande till skadan. Vad beträffar befordran som är underkastad CIV är denna lösning av ansvarsfrågan given genom bestämmelserna i CIV art. 28, 2 §.³ Också i fråga om annan befordran måste den enligt utredningens mening accepteras som huvudregel. Ifrågavarande egendom befinner sig mer eller mindre omedelbart i den resandes besittning, medan det regelmässigt är omöjligt för järnvägen att utöva någon närmare kontroll över den. Järnvägen måste därför i allmänhet antas sakna möjlighet att bevisa hur inträffad skada uppkommit. En reglering, som skulle medföra ansvar för järnvägen, om denna inte visade någon ansvarsfrihetsgrund vara för handen, måste med hänsyn härtill i flertalet fall framstå som oriktig.

Hållbarheten av detta argument kan dock ifrågasättas, när det gäller fallet att sakskadan tillfogats en resande i samband med en järnvägsolycka, vid vilken personskador uppstått utan att dock den resande som nu är i fråga lidit någon sådan skada. I detta fall kan det sägas vara mindre tilltalande att en resande, som av en tillfällighet undgått personskador men fått sitt handresgods förstört, för att få rätt till ersättning för

² Se t. ex. Flodin-Wikander s. 56.

³ Jfr nya CIV art. 25, 2 §.

detta måste visa, att olyckan har sin grund i vållande på järnvägens sida. Emellertid torde sådana situationer som den nu nämnda mera sällan uppkomma, och det kan förutsättas att järnvägarna, när ett sådant fall undantagsvis inträffar, visar en liberal attityd i ersättningsfrågan. Detta har också, åtminstone såvitt angår SJ, hittills varit fallet. Under alla omständigheter synes några anmärkningar inte ha riktats mot den reglering som järnvägstrafikstadgan 14 § första stycket och CIV art. 28, 2 § innehåller och som i förevarande avseende har samma innebörd som det föreliggande förslaget. Enligt utredningens mening kan det därför knappast vara motiverat att komplicera lagtexten med en bestämmelse, som skärper järnvägens ansvarighet för sakskada av ifrågavarande slag också för det fall att sakskadan uppkommit i samband med en järnvägsolycka, vid vilken personskador uppstått utan att dock den resande som tillfogats den aktuella sakskadan lidit någon personskada.

För att de strängare ansvarighetsreglerna i paragrafens första stycke skall bli tillämpliga krävs att sakskadan uppkommit "i samband med" att den resande tillfogats personskada. Det är däremot inte nödvändigt att personskadan och sakskadan inträffat samtidigt eller att sakskadan varit en direkt följd av den händelse som orsakade personskadan. Stadgandet kan tillämpas, även om det skulle föreligga ett mera avlägset orsakssammanhang mellan personskadan och sakskadan, såsom när en resande blir frånstulen egendom, som han till följd av personskadan inte kan värja, eller om det över huvud taget inte föreligger något sådant orsakssammanhang, såsom när handresgods måste ges till spillo under röjningsarbetet efter en tågolycka. Ett orsakssammanhang måste dock föreligga mellan sakskadan och den händelse som orsakade personskadan.

Eftersom en förutsättning för tillämpning av första stycket är att sakskadan har samband med en personskada, för vilken järnvägen är ansvarig, kan ersättning enligt dessa regler bli aktuell endast om den händelse som orsakade personskadan har inträffat, medan den resande befann sig på tåget eller höll på att stiga på eller av detta.

Medan första stycket således bara omfattar fall, i vilka den skadeorsakande händelsen inträffade när den resande uppehöll sig i tåget eller befann sig under på- eller avstigning, krävs för tillämpning av andra stycket inte att den resande hade sådan kontakt med tåget. Det räcker här med att den skadade egendomen fanns på tåget, när den händelse inträffade som orsakade skadan. Att den resande vid denna tidpunkt hade lämnat tåget t.ex. för att ta en promenad på perrongen på en station där tåget gör uppehåll, saknar i och för sig betydelse. För att ange ansvarsperiodens längd används uttrycket "under befordringen". Härmed bör normalt förstås tiden från det egendomen tas ombord på tåget på avrestationen till dess den avlägsnats från tåget eller till dess skälig tid därför gått till ända efter framkomsten till bestämmelsestationen. Den tid egendomen befinner sig utanför tåget när den resande byter tåg, bör inte anses falla in under befordringen.

För avgörande av frågan om järnvägen är ansvarig för sådan sakskada som det här är fråga om torde det oftast vara utan betydelse att fastställa om skadan inträffat under befordringen eller ej, eftersom grunderna

för järnvägens ansvarighet i båda fallen är nära nog desamma. Däremot utgör det faktum att skadan inträffat under befordringen förutsättningen för tillämpning av reglerna i 8 § andra stycket (vid internationell befordran jämförda med 13 §) om begränsning av ersättningsskyldigheten till visst belopp. Har skadan inträffat vid annan tidpunkt än under befordringen kan den skadelidande grunda sina ersättningskrav på reglerna i 1886 års lag eller eventuellt på de allmänna skadestandsreglerna.

5 §

Den föreslagna lagen skall enligt 1 § kunna tillämpas endast på befordran med järnväg eller med sådant befordringsmedel som enligt den särskilda föreskriften i 1 § första stycket andra punkten likställs med järnväg, dvs. tunnelbana eller spårväg. I den mån företag, som driver sådan befordran, åtar sig att utföra befordran med annat befordringsmedel, faller denna befordran utanför lagförslagets tillämpningsområde. Innebär åtagandet, att befordringen helt eller på viss sträcka skall utföras med buss eller båt, blir den föreslagna lagen således inte tillämplig på buss- eller båtsträckan ens om denna sträcka är en sådan bil- eller sjöfartslinje, som upptagits på den av centralbyrån förda listan över linjer som är underställda CIV. Däremot avses lagen vara tillämplig på fallet att resande befordras i järnvägsvagn ombord på tågfarja. I enlighet med reglerna i 3 § skall emellertid det särskilda järnvägsansvaret gälla endast om skadan uppkom, medan den resande befann sig i järnvägsvagnen eller höll på att stiga av eller stiga på denna, och endast om skadan orsakats genom händelse som sammanhänger med järnvägsdriften.

Det kan emellertid inträffa att en befordran, som skolat utföras med järnväg, på grund av särskilda omständigheter i stället delvis måste utföras med annat befordringsmedel. Detta kan t. ex. vara fallet, när en järnvägslinje blockerats av ett urspårat tåg. I sådana situationer får vanligen den fortsatta befordringen ske med buss en viss sträcka. Det kan också tänkas fall då den resande får fortsätta färden med båt eller t. o. m. med luftfartyg.

Vilka regler som bör tillämpas, om den resande lider skada under sådan befordran med främmande befordringsmedel, synes inte vara utan vidare givet. Å ena sidan kan sägas att en resande, som valt att färdas med järnväg och därmed fått ett särskilt skadeståndsrättsligt skydd, inte till någon del bör berövas detta skydd, enbart av det skälet att järnvägen för att fullfölja befordringen måste anlita annat befordringsmedel. Å andra sidan kan det innebära svårigheter att tillämpa för järnvägsbefordran avpassade ansvarsregler på andra befordringssätt.

Med hänsyn till ovissheten om hur de nu aktuella fallen bör bedömas har det ansetts nödvändigt att införa särskilda bestämmelser härom i tilläggskonventionen. Dessa, som har sin plats i art. 22, 3 §, återges i förevarande paragraf.

Bestämmelserna innebär, att resande, som tillfogats personskada eller sådan sakskada som avses i 4 §, får göra ersättningskrav gällande mot

järnvägen, även om skadan inte uppkommit under järnvägsbefordran utan under befordran med annat transportmedel, som järnvägen varit tvungen att anlita för att befordra de resande, sedan järnvägsdriften till följd av någon extraordinär omständighet tillfälligtvis fått inställas. Det är för uppkomsten av ansvarigheten likgiltigt om järnvägen själv utfört befordringen med det andra transportmedlet eller om denna utförts av någon av järnvägen anlitad transportör.

Ehuru den skadelidande således också i dessa fall kan vända sig mot järnvägen, kan han dock inte i materiellt avseende åberopa de vanliga järnvägsreglerna. Järnvägen har i stället att svara enligt de ansvarighetsregler som gäller för det använda transportmedlet, dvs. de tillämpliga ansvarighetsreglerna i bilskadelagen, sjölagen eller luftfartslagen. När det gäller själva talan mot järnvägen, är avsikten däremot att den föreslagna järnvägslagstiftningens vanliga bestämmelser skall kunna tillämpas. I de fall som nu är i fråga bör således vid talan mot järnvägen preskriptionsreglerna i 9 § och forumreglerna i 10 § komma till användning, även om skadeståndsanspråket grundas på exempelvis bilskadelagen. Detta ger den skadelidande en förmånligare ställning än om också i nu nämnda avseenden bilskadelagens bestämmelser skulle ha gällt. Vid internationell befordran bör också reglerna i 15–17 §§ tillämpas.

Har befordringen med det andra transportmedlet utförts av annan än järnvägen, föreligger inte något hinder för den skadelidande att rikta sina ersättningskrav mot denne transportör i stället för mot järnvägen. För sådant krav gäller i alla delar reglerna för det ifrågavarande befordringsmedlet.

6 §

I denna paragraf ges regler om järnvägens ansvarighet för sin personal och andra medhjälpare. Dessa regler återspeglar innehållet i tilläggskonventionen art. 11, som ordagrant överensstämmer med CIV art. 39 och i sak också med CIM art. 39. Den reglering paragrafen innehåller har länge gällt enligt järnvägstrafikstadgan och återfinns i 1966 års stadga i 8 §. Regleringen innebär, att järnvägen blir ansvarig för varje åtgärd eller underlåtenhet, som företas eller begås i tjänsten av järnvägens anställda eller av andra, som järnvägen anlitar som medhjälpare i järnvägsdriften.

Den ansvarighet som påläggs järnvägen genom detta stadgande kan måhända tyckas vara mycket omfattande. I själva verket torde emellertid stadgandets räckvidd vara ganska begränsad.

När det gäller personskada föreslås järnvägen få ett i princip rent objektivt ansvar. Den avgörande frågan blir om den skadeorsakande händelsen sammanhänger med järnvägsdriften. Är detta fallet, kommer det i och för sig inte att spela någon roll om skadan beror på brister i järnvägsanläggningen, i den rullande materielen eller i personalens sätt att sköta sin tjänst. Också i fråga om personskada har emellertid förevarande stadgande intresse såtillvida som det rycker undan varje grund för ett antagande, att järnvägen skulle kunna till ansvarsbefrielse enligt 3 § andra stycket åberopa, att skadan orsakats av främmande inverkan på järnvägs-

driften, t. ex. när järnvägen på sitt nät använt en järnvägsvagn, som tillhör en annan järnväg, och skadan vållats av denna järnvägs personal.

Större betydelse har emellertid förevarande paragraf när det gäller sakskada, dvs. skada på egendom som den resande bar på sig eller medförde som handresgods. Har sådan skada uppkommit utan samband med personskada, skall järnvägen enligt 4 § andra stycket i förslaget bli ansvarig "endast om fel eller försummelse visas ligga järnvägen till last". Denna bestämmelse kompletteras nu med förevarande stadgande, vilket ger till resultat, att allt vad järnvägens medhjälpare gör eller underlåter i tjänsten kan tillräknas järnvägen. Det bör observeras, att ansvarighet för järnvägen inte nödvändigtvis förutsätter att medhjälparen genom sin åtgärd eller underlåtenhet förfarit culpöst. Omständigheterna kan vara sådana att man, trots att medhjälparen måste anses vara utan personlig skuld till skadan, får betrakta hans handlande eller underlåtenhet som ett fel eller en försummelse från järnvägens sida gentemot den resande.

Den ansvarighet som järnvägen genom denna paragraf föreslås få för sina medhjälpare går således längre än det i skadeståndslagen föreskrivna principalansvaret genom att ansvarigheten kan inträda utan att culpa hos medhjälparen, anonym culpa eller kumulerade fel påvisas. Också i ett annat avseende går ansvarigheten enligt förevarande regler längre än det nämnda principalansvaret. Ansvarigheten avses nämligen gälla alla medhjälpare, inte bara anställda utan också självständiga medhjälpare. Järnväg kan i enlighet härmed bli ansvarig för skada, som orsakats av främmande järnväg under trafik på den förstnämnda järnvägens nät.

Ersättningen vid sakskada föreslås i 8 § andra stycket bli begränsad till det maximibelopp som anges där eller, vad beträffar internationell befordran, i 13 §. Begränsningsreglerna avses emellertid inte bli tillämpliga, om skadan åstadkommits under sådana omständigheter att uppsåt eller grov vårdslöshet måste anses ligga järnvägen till last. Detta anges också i 8 § andra stycket. Tillämpningen av denna bestämmelse förutsätter — fränsett det föga praktiska fallet att järnvägens högsta organ orsakat skadan uppsåtligen eller av grov vårdslöshet — att medhjälpare åt järnvägen vållat skadan uppsåtligen eller av grov vårdslöshet under sådana omständigheter att det skadegörande handlingssättet med stöd av bestämmelserna i förevarande paragraf kan tillräknas järnvägen.

Järnvägen kan bli ersättningskyldig, även när tredje man orsakat skadan uppsåtligen eller av grov vårdslöshet. Detta blir fallet, när den skadeorsakande händelsen framkallats av tredje mans uppsåtliga eller grovt vårdslösa inverkan på järnvägsdriften och järnvägen inte lyckats undvika denna inverkan eller förebygga dess följder, trots att järnvägen med rimliga åtgärder skulle ha lyckats med detta. För sakskada som uppkommit under dessa omständigheter svarar järnvägen emellertid endast med begränsat belopp. Som motsättningsvis framgår av förevarande paragraf kan nämligen tredje mans uppsåt eller grova vårdslöshet inte tillräknas järnvägen.

I tilläggskonventionen art. 11 andra stycket anges uttryckligen att järnvägen inte svarar för sina anställda när dessa på resandes begäran tillhandagår med någon tjänst som det inte åligger järnvägen att lämna.

Någon sådan uttrycklig bestämmelse har inte tagits med i lagförslaget, men det sakliga syftet med konventionsbestämmelsen har tillgodosetts genom att i lagtexten särskilt påpekats, att järnvägens ansvarighet för sina anställda endast gäller dessas handlande *i tjänsten*. Så som lagtexten utformats gäller denna begränsning inte bara de i art. 11 andra stycket angivna fallen utan generellt för medhjälparens agerande. Det skulle kunna tänkas att denna begränsning går längre än konventionsförfattarna avsett; det har nämligen hävdats att man i art. 11 första stycket gjort en skillnad mellan järnvägens anställda å ena sidan och dess övriga medhjälpare å den andra. Denna skillnad skulle innebära, att järnvägen i fråga om sistnämnda grupp skulle svara för medhjälparens åtgärder eller underlåtenheter, endast i den mån dessa varit förknippade med utförandet av den aktuella befordringen, medan däremot ansvarighet för anställdas förfaranden skulle föreligga, även om den anställde inte haft någonting med befordringen att göra.¹ Enligt utredningens mening kan emellertid en ordning, enligt vilken järnvägen skulle bli ansvarig för sina anställdas förfaranden, även när den anställde enligt vanligt synsätt uppträder som resande eller som en utomstående tredje man, inte rimligen antas vara avsedd.² Från praktisk synpunkt torde frågan vara föga betydelsefull, eftersom det sällan torde inträffa att järnvägsanställda utom tjänsten inverkar på järnvägsdriften.

7 §

Enligt tilläggskonventionen art. 23 skall konventionens regler om järnvägens ansvarighet för skada inte tillämpas, om skadan uppkommit till följd av atomolycka och innehavare av atomanläggning eller annan person är ansvarig för skadan enligt en konventionsstats regler om atomansvarighet. Tillfogas en resande i samband med internationell befordran i Sverige eller på färja, som för svensk flagg, skada till följd av en atomolycka under sådana omständigheter att järnvägens ansvarighet inte är utesluten enligt 3 eller 4 §, skall således järnvägen ändå inte kunna göras ansvarig, om ersättning för skadan kan krävas av annan i enlighet med atomansvarighetslagen (1968:45) eller den motsvarande lagstiftning i främmande konventionsstat som är tillämplig.

Redan enligt nu gällande lagstiftning är järnvägen befriad från ersättningskyldighet för atomskada i de fall då atomansvarighetslagens kanalisationsregler medför, att ersättningskyldigheten läggs på något annat rättssubjekt. Detta anges i 1886 års lag endast genom en i 12 § andra stycket upptagen erinran av innehåll att särskilda bestämmelser gäller om atomskada. En motsvarande erinran återfinns i 77 § järnvägstrafikstadgan.

Enligt konventionen skall järnvägsansvarigheten, som nämnts, falla bort inte bara när atomansvarighetslagen är tillämplig utan också när den skadelidande är berättigad till ersättning enligt främmande konventionsstats regler om atomansvarighet. Teoretiskt sett skulle således tilläggskonventionen art. 23 lämna ett något större utrymme för ansvarsbefrielse för järnvägen än vad de nyssnämnda lagrummen ger vid handen. Emellertid

¹ Se Edlbacher s. 156.

² Till stöd för utredningens uppfattning kan åberopas bl. a. Nánássy s. 665.

måste det vara en försvinnande liten risk att skador — t.ex. under en svensk tågfarjas uppehåll i utländsk hamn — tillfogas järnvägspassagerare under sådana omständigheter att utländsk atomansvarighet kan komma i fråga utan att järnvägen undgår ansvarighet enligt de vanliga ansvarsfrihetsgrunderna. Utredningen anser därför, att det för Sveriges del inte finns något praktiskt behov av föreskrifter om ansvarsfrihet för järnvägen vad beträffar skada som omfattas av främmande konventionsstats atomansvarighetslagstiftning. I förevarande paragraf har i enlighet härmed endast införts en erinran av det slag som återfinns i 12 § andra stycket 1886 års lag och 77 § järnvägstrafikstadgan.

8 §

Har en resande lidit kroppsskada eller eljest tillfogats något fysiskt eller psykiskt men, skall järnvägen, om den befinns vara ansvarig för skadan, enligt tilläggskonventionen art. 4 ersätta den resande dels hans kostnader för behandling och vård, däri inbegripet transportkostnader, dels den förlust han lider genom minskning eller bortfall av arbetsförmåga eller genom att hans levnadskostnader ökas till följd av skadan. De skadeståndsposter som är uppräknade i art. 4 återfinns samtliga i 5 kap. 2 § skadeståndslagen.

Enligt tilläggskonventionen art. 5 skall det bero på innehållet i nationell rätt om ersättning skall lämnas för andra former av skada än sådana som enligt art. 3 och 4 ovillkorligen skall ersättas. Bland de skadetyper som sålunda skall anses ersättningsgilla endast under förutsättning att ersättningsskyldighet är föreskriven i tillämplig nationell lag märks sveda och värk samt lyte och annat stadigvarande men. För dessa skadetyper är ersättningsskyldighet föreskriven i skadeståndslagen 5 kap. 2 §. Några ytterligare skadetyper med aktualitet i detta sammanhang torde den svenska skadeståndsrätten inte erkänna.

En beskrivning av vilka skador som skall ersättas enligt tilläggskonventionen art. 4 och 5 torde således för svensk rätts del kunna göras genom en hänvisning till 5 kap. 2 § skadeståndslagen. En sådan hänvisning har därför intagits i första stycket av förevarande paragraf.

Vad beträffar ersättningsskyldighetens omfattning när resande dödats föreskrivs i tilläggskonventionen art. 3, 1 §, att alla nödvändiga kostnader som orsakats av dödsfallet skall ersättas, i första hand kostnaderna för transporter av den döde och begravningskostnaderna. Om olyckan inte omedelbart medfört döden, skall självfallet ersättning enligt reglerna i art. 4 kunna komma ifråga. Enligt art. 3, 2 § skall järnvägen, om någon, gentemot vilken den döde hade eller framdeles skulle komma att få laglig underhållsskyldighet, till följd av dödsfallet förlorat sin försörjare, lämna ersättning också för denna förlust. Underhöll den omkomne någon utan att laglig skyldighet härtill förelåg, skall rätten till ersättning för underhåll, som bortfallit till följd av dödsfallet, bedömas efter nationell lag.

Ehuru uttryckliga bestämmelser om ersättning för bl. a. begravningskostnader för närvarande saknas i svensk skadeståndsrätt, råder det ingen tvekan om att denna har samma innehåll som tilläggskonventionen, när

det gäller skyldigheten att ersätta de kostnader som dödsfallet framtvingar. Av de nya bestämmelser som på denna punkt föreslås av skadeståndskommittén (SOU 1973:51) kommer detta att framgå klart. När det gäller efterlevandes rätt till ersättning för förlorat underhåll kan det däremot ifrågasättas om inte svensk lag intar en mera restriktiv ståndpunkt än konventionen. Det kan nämligen göras gällande att konventionen med hänsyn till ordalydelsen i art. 3, 2 § är att förstå så, att en efterlevande, till vilken den omkomne i sin livstid lämnat underhåll i överensstämmelse med en honom åliggande underhållsplikt, skall så länge det kan antas att underhållsplikten skulle ha bestått vara berättigad till ersättning för det mistade underhållet, oavsett om den efterlevande på annat sätt kunnat få sin försörjning. Skulle denna tolkning av tilläggskonventionen art. 3, 2 § vara riktig, skulle den efterlevandes rätt till skadestånd vara väsentligt större enligt denna bestämmelse än enligt de motsvarande svenska reglerna i skadeståndslagen 5 kap. 3 §. Enligt de senare är nämligen den efterlevandes rätt till ersättning för mistat underhåll begränsad dels genom förutsättningen att han utan skadestånd skulle komma att "sakna erforderligt underhåll", dels genom möjligheten att skadeståndet kan jämkas med hänsyn till den skadeståndsskyldiges ekonomiska förhållanden och omständigheterna i övrigt. Från jämkningsmöjligheten torde man dock kunna bortse när den skadeståndsskyldige är en järnväg eller med järnväg likställt rättssubjekt. Vad beträffar begränsningen till "erforderligt underhåll" synes denna i rättstillämpningen numera i stort sett vara övergiven i den meningen att intet hinder anses föreligga att utdöma ersättning för mistat underhåll även till den del underhållet berett mottagaren en högre levnadsstandard än den vanliga. I en annan mening upprätthålls emellertid avsaknaden av erforderligt underhåll som en förutsättning för ersättningskyldighet, nämligen när det gäller den efterlevandes möjligheter att få sin försörjning genom eget arbete. En ung, barnlös och arbetsförmögen kvinna, som under äktenskapet helt försörjts av sin make, kan således, om denne omkommer i en järnvägsolycka, enligt nuvarande praxis inte påräkna någon fortlöpande ersättning för mistat underhåll. Principen att den efterlevandes egen försörjningsförmåga skall beaktas vid bedömningen av frågan om ersättning bör utgå för mistat underhåll bör enligt skadeståndskommittén även fortsättningsvis tillämpas. I kommitténs förslag har denna princip också kommit till klart uttryck i en särskild bestämmelse av innehåll att man vid fastställande av ersättning för förlust av försörjare skall ta hänsyn till den efterlevandes förmåga och möjligheter att genom eget arbete eller eljest själv bidra till sin försörjning.

Som antytts ovan är det tveksamt om denna princip är förenlig med tilläggskonventionens innehåll. En mera bokstavlig tolkning av konventionstexten i art. 3, 2 § torde närmast ge vid handen att den efterlevande skall ha rätt till ersättning för det faktiska bortfallet av underhåll utan skyldighet att genom egna insatser kompensera bortfallet. Enligt vad utredningen genom hänvändelse till centralbyrån inhämtat, företräder också denna den uppfattningen att nämnda tolkning är mest förenlig med såväl bokstaven som andan i bestämmelserna i konventionen art. 3, 2 §.

Emellertid utesluter centralbyrån inte möjligheten att man vid tolkningen av ifrågavarande bestämmelser skall jämföra dem med den i art. 18, 1 § intagna föreskriften att nationell rätt skall tillämpas på frågor, vilka inte regleras i konventionen.

Tolkar man bestämmelserna i art. 3, 2 § i enlighet med det sistnämnda alternativet, synes de få uppfattas endast som en förklaring att den efterlevande har en principiell rätt till ersättning för förlorat underhåll, vilken rätt emellertid till innehåll och omfattning bestäms av nationella rättsregler. Till förmån för denna tolkningsmöjlighet talar, att konventionen generellt sett inte reglerar metoderna för beräkning av skadans storlek. Häremot kan emellertid invändas, att värdet av en principiell rätt till skadestånd visserligen i hög grad är beroende av vilka metoder som skall tillämpas vid beräkningen av skadeståndet men att frågan om rätten till skadestånd är ett spörsmål, som ibland måste bedömas helt självständigt, eftersom det är givet hur stor den uppkomna skadan är. Om exempelvis en frånskild make erhåller underhållsbidrag med bestämda belopp, men bidragen upphör till följd av den underhållsskyldiges död, synes det, åtminstone om man begränsar sig till en inte alltför lång tidsperiod, knappast kunna råda några delade meningar om hur stor den skada är som uppkommit genom att underhållsbidragen bortfallit. Frågan gäller i sådana fall inte hur stor den lidna skadan i och för sig är utan om den skadelidande är skyldig att minska skadan exempelvis genom eget förvärvsarbete.

Frågan huruvida det föreligger en sådan skyldighet för den skadelidande att genom egna insatser minska den skada som uppstått genom försörjarens död besvaras olika i skilda rättsordningar. Enligt vad utredningen inhämtat föreligger inte någon sådan skyldighet i engelsk, fransk eller schweizisk rätt men däremot i bl. a. tysk rätt.

Även om konventionsförfattarna vid formuleringen av bestämmelserna i art. 3, 2 §, vilka utformats efter förebild av interna schweiziska regler, haft den rättsuppfattning för ögonen vilken den schweiziska rätten representerar när det gäller försörjarskada, synes det osannolikt att man velat genomföra en reglering som strider mot uppfattningen inom andra betydelsefulla rättsordningar. Detta ter sig än mindre sannolikt mot bakgrund av att en sådan reglering inte nämnvärt skulle förbättra förutsättningarna för ett enhetligare bestämmande av ersättning för förlust av försörjare. Endast i undantagsfall kan nämligen storleken av den skada den efterlevande lidit genom försörjarens död tas för given. En undersökning som nyligen har gjorts inom Europarådet visar att sättet att beräkna skadestånd varierar högst betydligt från land till land. Såvitt gäller ersättning till efterlevande hustru framgår av undersökningen, att man i flertalet länder inte minskar skadeståndet på den grund att hustrun genom eget förvärvsarbete kan helt eller delvis kompensera det bortfallna underhållet från den avlidne maken. Även de rättssystem, i vilka en sådan minskning inte tillämpas, uppvisar emellertid stora inbördes skillnader, när det gäller sättet för skadeståndets beräkning och härmed alltså utdömda skadeståndsbelopp. Skillnaderna hänför sig till sådana faktorer som huruvida mannens brutto- eller nettoinkomst skall läggas till grund

för beräkningen, hur stor del av inkomsten som skall anses motsvara underhåll till hustrun, huruvida avdrag skall ske för utfallande pensionsbelopp etc.

Med hänsyn till vad som nu anförts synes det rimligast att utgå från att konventionsbestämmelserna i art. 3, 2 § endast fastslår principen om att rätt till ersättning för förlust av försörjare föreligger men att de närmare förutsättningarna för denna skadeståndsrätt skall bedömas enligt den nationella lagen. Utredningen föreslår därför, att konventionsbestämmelserna i art. 3, 2 § återges genom en hänvisning till skadeståndslagen 5 kap. 3 §. Om detta lagrum framdeles ersätts med de av skadeståndskommittén föreslagna nya reglerna om försörjarskada kan hänvisningen, utan att detta synes orsaka någon konflikt med konventionen, ändras att avse dessa regler. När man i enlighet med dessa regler skall ta hänsyn till "den efterlevandes förmåga och möjligheter" att själv bidra till sin försörjning, måste man emellertid enligt utredningens mening i fall som omfattas av konventionen särskilt beakta de sedvänjor och sociala värderingar som råder i den skadelidandes hemland.

Av de tre ansvarsfrihetsgrunder som anges i tilläggskonventionen art. 2 avser den i artikelns 3 § upptagna grunden, att den resande själv medverkat till skadans uppkomst. Enligt nämnda paragraf bortfaller järnvägens ansvarighet för skada, som åsamkats resande, i samma mån som skadan beror på fel eller försummelse av den resande själv eller på ett beteende från hans sida, som inte motsvarar en resandes normala beteende.

Konventionens uttryck "un comportement . . . qui n'est pas conforme à la conduite normale des voyageurs" kan synas mångtydigt och skulle måhända kunna föranleda missuppfattningen att rätten till skadestånd skulle förutsätta ett mönsteruppförande av varje passagerare. Av konventionens förarbeten framgår emellertid klart, att uttrycket syftar på sådana beteenden som allmänt sett är att betrakta som culpösa men som i det särskilda fallet inte kan tillräknas den resande som culpa, därför att denne inte varit tillräknelig. Som exempel på beteende, som utan att vara culpöst i den mening som här angivits medför ansvarsbefrielse för järnvägen, nämns att en sinnesförvirrad person störtar sig ut från det farande tåget.¹ I fråga om sådana skadeorsakande beteenden av otillräkneliga personer används i skadeståndslagen 2 kap. 2 och 3 §§ termen "vållande" på samma sätt som när det gäller motsvarande beteenden av tillräkneliga personer. Det synes därför inte finnas någon anledning att i lagtexten särskilt nämna fallet att ansvarsbefrielse grundas på den resandes "onormala beteende".

Det faktum att den resande genom oriktigt beteende själv medverkat till skadan utgör, som nämnts, enligt konventionens systematik en ansvarsfrihetsgrund. Skulle konventionens systematik följas på denna punkt, borde regleringen av följderna av den resandes medverkan till sin skada i lagförslaget ha sin plats i 3 § andra stycket. I svensk rätt brukar man emellertid i medverkansfallen använda den konstruktionen, att ansvarigheten i princip står fast men att ersättningen jämkas till sin storlek, stundom så mycket att ingenting alls återstår för den ansvarige

¹ Se Dokumenter s. 19, 42 f.

att betala i skadestånd. De båda nämnda konstruktionerna leder till samma resultat, och utredningen har ansett det lämpligast att utforma ifrågavarande regler i enlighet med den traditionella svenska tekniken. Regleringen av järnvägens ansvarighet för skada, till vilken den resande själv medverkat, föreslås således ske genom en jämkningsbestämmelse, vilken bör placeras bland reglerna om beräkning av skadeståndets storlek.

Vid bedömningen av frågan om järnvägen helt eller delvis skall gå fri från skyldighet att ersätta skada, till vars uppkomst den resande själv medverkat, skall man enligt konventionen uteslutande ta hänsyn till vilken betydelse den resandes beteende haft för skadans uppkomst. På motsvarande sätt har graden av den skadades medverkan till skadan varit det avgörande i den hittillsvarande tillämpningen av de svenska medvållandereglererna, vilka nu återfinns i skadeståndslagen 5 kap. 5 §. Det förefaller därför naturligt att frågan, vilken inverkan den resandes eget vållande skall ha på järnvägens ersättningskyldighet, regleras genom en hänvisning till nämnda lagrum.

Emellertid kan det förefalla tveksamt om denna teknik kan användas, om medvållandereglererna i skadeståndslagen får den utformning som föreslagits av skadeståndskommittén. Enligt skadeståndskommitténs förslag skall som en allmän förutsättning för jämkning på grund av medvållande på den skadelidandes sida gälla att jämkningen är skälig "med hänsyn till graden av vållande på ömse sidor och omständigheterna i övrigt". När det gäller personskada föreslås emellertid att jämkning skall kunna ske "endast om den skadelidande själv uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet medverkat till skadan eller om eljest synnerliga skäl till jämkning föreligger, såsom att skadan väsentligen framstår som självförvållad eller att den skadelidande medvetet och utan rimlig anledning utsatt sig för risk att skadas".

De ovan angivna allmänna förutsättningarna för jämkning på grund av medvållande, vilka utan inskränkning avses gälla beträffande sakskada, ger i och för sig större utrymme för skälighetsbedömningar än vad konventionen avser. Att "omständigheterna i övrigt" får tjäna som grund för jämkning innebär i främsta rummet, att parternas ekonomiska förhållanden kan beaktas, när det gäller att avgöra om skadeståndet skall jämkas eller ej. Det förefaller emellertid, åtminstone vad beträffar sakskada, helt uppenbart att det saknas plats för överväganden av detta slag, när det är fråga om järnvägs skadeståndsskyldighet enligt utredningens förslag. En beloppsmässig begränsning av järnvägens ersättningskyldighet vid sakskada föreslås bli föreskriven i lagen, och en ytterligare reduktion av skadeståndet bör självfallet inte kunna motiveras med ekonomiska skäl. Med hänsyn till de relativt blygsamma belopp som kan komma i fråga som sakskaadeersättning enligt lagförslaget torde det inte heller kunna bli aktuellt att med hänvisning till den skadelidandes dåliga ekonomi underlåta en eljest motiverad jämkning. Detta skulle däremot, i och för sig, inte sällan kunna tänkas bli fallet, när det gäller personskada. Som närmare skall utvecklas i det följande torde emellertid frågan om nedsättning eller bortfall av järnvägens skyldighet att ersätta personskada över huvud taget inte aktualiseras i andra fall än då skadan i så hög grad

berott på den resande själv, att det förefaller föga rimligt att låta följderna av hans handlingssätt vara beroende av hans ekonomiska ställning.

Om jämningsgrunden "omständigheterna i övrigt" införs i skadeståndslagens medvållanderegler och dessa regler genom en hänvisning görs tillämpliga också i fråga om skadestånd som avses i utredningens förslag, blir den nämnda jämningsgrunden formellt gällande också beträffande sådana skadestånd. Med hänsyn till det ovan sagda torde dock detta sakna praktisk betydelse.

Som tidigare nämnts skall vid avgörandet av jämningsfrågan enligt de föreslagna medvållandereglerna hänsyn i första hand tas till "graden av vållande på ömse sidor". I den mån de nämnda medvållandereglerna skall tillämpas på skadefall som avses i lagförslaget 4 § andra stycket innehåller den citerade texten en träffande beskrivning av hur bedömningen skall försiggå. När det däremot gäller jämkning av skadestånd som skall utgå enligt 3 § eller 4 § första stycket, är det — eftersom järnvägen ansvarar oberoende av vållande — sällan fråga om att jämföra graden av vållande på ömse sidor utan endast om att bedöma storleken av den oförsiktighet som den resande visat. Också de av skadeståndskommittén föreslagna medvållandereglerna innebär emellertid i själva verket att detta tillvägagångssätt måste tillgripas.

Syftet med de av skadeståndskommittén föreslagna ändringarna av medvållandereglerna är, såvitt angår personskada, att nedbringa antalet fall av jämkning. Eftersom de nuvarande jämningsreglerna, som tidigare påpekats, i sak stämmer väl överens med konventionens motsvarande regler, ligger det nära till hands att anta, att tillämpningen av de föreslagna jämningsreglerna skulle komma att innebära, att järnvägen inte i den omfattning som konventionen förutsätter skulle bli befriad från ersättningsskyldighet för skador som passagerarna själva medverkat till.

Enligt utredningens mening är detta emellertid inte fallet. En tågpassagerare spelar nämligen — i motsats till arbetstagaren vid sin maskin eller cyklisten eller fotgängaren i trafiken — en utpräglat passiv roll och det synes vara sällsynt att redan en mindre oförsiktighet från passagerarens sida drabbar honom själv i form av en med järnvägsdriften sammanhängande skada. Den vanligaste orsaken till att passagerare skadas är tågmissöden av typen sammanstötning eller urspärning. Vid sådana missöden har den resandes eget beteende regelmässigt inte någon betydelse för skadans uppkomst. Motsatsen är emellertid fallet vid några andra inte helt ovanliga olyckstyper, nämligen skador i samband med på- eller avstigning av tåg i rörelse eller i samband med fall eller hopp från farande tåg. När det gäller på- eller avstigning av tåg i rörelse, torde risken för skada regelmässigt vara så uppenbar, att jämkning skulle komma i fråga också enligt de av skadeståndskommittén föreslagna reglerna. I fråga om skador i samband med fall eller hopp från tåg i rörelse — vilken olyckstyp kan väntas bli alltmera sällsynt allteftersom vagnsdörrarna förses med anordningar som gör det omöjligt att öppna dem så länge tåget har viss fart — synes det likaledes klart att, om ett vållande av den resande över

huvud taget kan styrkas, detta vållande regelmässigt kan antas vara sådant att det även enligt de av skadeståndskommittén föreslagna reglerna skulle föranleda jämkning.

En tredje, mera ovanlig typ av passagerarskada utan samband med egentligt tågmissöde är att en sovvagnsresande ådrar sig skada till följd av att han faller ur bädden. I den mån fallet orsakats av något som sammanhänger med järnvägsdriften, t. ex. ett kraftigt ryck i tåget, blir järnvägen enligt förslaget principiellt ansvarig för skadan. Om skadan helt skulle ha undvikits om den resande hade begagnat sig av befintliga skyddsanordningar, torde skadan väsentligen framstå som självförvållad. Jämkning skulle därmed kunna företas också enligt de av skadeståndskommittén föreslagna reglerna.

Enligt vad statens järnvägar upplyst är det förhållandevis sällsynt, att inträffad skada helt eller delvis berott på den resandes eget beteende. När detta ändå varit fallet, har den resandes medverkan till skadan i regel varit så framträdande att det ansetts uppenbart, att något skadestånd inte skolat utgå. I den mån den resande inte på detta sätt ansetts helt sakna rätt till ersättning har han tillerkänts fullt skadestånd. Det har så gott som aldrig förekommit att skadeståndet jämkats till att avse endast del av skadan.

Om järnvägens ansvarighet i enlighet med utredningens förslag på de väsentligaste punkterna skärps till ett i princip rent strikt ansvar, blir utrymmet för jämkning av skadestånd på grund av medvållande på den skadelidandes sida — åtminstone teoretiskt sett — något större än det är för närvarande. De upplysningar som statens järnvägar enligt vad nyss sagts lämnat om de resandes medverkan till inträffade skador torde likväl kunna anses bekräfta utredningens antagande, att oförsiktigt beteende på den skadelidandes sida i verkligheten knappast leder till uppkomsten av järnvägsskador, om inte oförsiktigheten är mycket betydande. Det torde därför finnas fog för påståendet, att den typ av medvållandefall som enligt skadeståndskommitténs förslag skall undantas från jämkningsmöjligheten i praktiken inte förekommer, när det gäller passagerarskador vid järnvägsbefordran. Därmed synes det inte finnas något hinder mot att beträffande sådana skador reglera frågan om betydelsen av vållande på den skadelidandes sida genom hänvisning till skadeståndslagen, även om denna på förevarande punkt får det av skadeståndskommittén föreslagna innehållet.

Med hänsyn till det sagda har utredningen funnit det försvarligt att genom en hänvisning till skadeståndslagens medvållanderegler återge konventionens bestämmelser om befrielse för järnvägen att ersätta skada, som den resande själv får anses ha vållat.

Konventionen innehåller inte några föreskrifter om grunderna för beräkning av ersättning för sakskada. Därmed är det klart att nationell rätt skall tillämpas i detta avseende. När det gäller handresgods kan de indirekta skadorna ibland vara relativt betydande. I likhet med vad som gäller enligt allmänna regler men i motsats till vad ofta är fallet inom transporträtten bör sådan skada betraktas som ersättningsgill, och detta bör komma till klart uttryck i lagtexten. I enlighet härmed har utred-

ningen i första stycket av förevarande paragraf också tagit upp en hänvisning till skadeståndslagen 5 kap. 4 §.

Enligt konventionen art. 7 skall emellertid järnvägen inte vara skyldig att ersätta sakskada till den del denna överstiger 2 000 francs för en och samme resande. Om Sverige biträder tilläggskonventionen kommer således en generell begränsning av skadeståndsbelopp som avser sakskada i samband med personskada att gälla vid internationell befordran. Någon sådan generell maximering av ersättningen för sakskada finns inte stadgad för inrikesbefordringarnas del. Däremot gäller enligt 14 § järnvägstrafikstadgan att järnvägens ansvarighet för dyrbarheter, dvs. penningar, värdepapper, dokument, föremål av ädel metall, ädelstenar, konstföremål och liknande, skall vara begränsad till 1 000 kr. per resande.

Det kan ifrågasättas om det finns övertygande sakliga skäl för reglerna om begränsning av järnvägens ansvarighet för skada beträffande personliga effekter och handresgods. I förarbetena till 1914 års järnvägstrafikstadga anfördes att frånvaron av begränsningsregler beträffande dyrbarheter skulle kunna medföra en ersättningsskyldighet för järnvägen "som, särskilt för en mindre sådan, kunde bli ruinerande".² Sådana farhågor torde numera framstå som något överdrivna. Emellertid är det uppenbart, att obegränsad ersättningsskyldighet ibland skulle kunna tvinga trafikföretagen att betala stora summor i ersättning för sakskador, något som i sista hand skulle drabba de resande i gemen. Det kan därför med visst fog hävdas att en resande i princip inte bör ha rätt till skadeersättning i fråga om annan egendom än som det kan anses brukligt och rimligt att en tågpassagerare för med sig på resan. En liknande synpunkt framfördes i förarbetena till 1966 års järnvägstrafikstadga, i vilka ett förslag att införa en generell begränsning till 500 kr. av skadeersättning för handresgods motiverades med "att järnvägen i allmänhet saknar möjlighet att på förhand göra sig underrättad om arten och värdet av det handresgods de resande medför och därför ej heller kan i det aktuella fallet bedöma skaderisken".³ Som framgått av det tidigare sagda genomfördes emellertid inte förslaget om en generell begränsning till 500 kr. av ansvarigheten för sakskada. Däremot bibehölls den redan gällande begränsningen beträffande dyrbarheter, varvid dock beloppsgränsen höjdes från 500 kr. till 1 000 kr.

Inom samtliga övriga grenar av transporträtten gäller begränsningar för transportörens skyldighet att ersätta skada beträffande handresgods. Till grund för dessa begränsningsregler ligger överväganden av det slag som nyss redovisats. Framför allt torde man ha fäst avseende vid synpunkten att transportören bör ges möjlighet till en någorlunda säker bedömning av den risk för skadeståndsskyldighet som han löper genom befordringen av handresgodset, något som självfallet är betydelsefullt för bl. a. frågan om ansvarsförsäkring. Mot bakgrund av rättsläget beträffande övriga transportmedel finner utredningen det rimligt att också de företag som bedriver spårbanden befordran får möjlighet att åberopa en i lagstiftningen föreskriven begränsning av ansvarigheten. Den reglering som utredningen föreslår innebär emellertid endast, att trafikföretaget – utan att behöva förbehålla sig detta i avtal med den resande – får åtnjuta viss

² Se Flodin–Wikander s. 57.

³ Se Promemoria s. 9.

begränsning av ansvarigheten. Däremot utgör den inte något hinder mot att trafikföretaget åtar sig längre gående ansvarighet än lagförslaget förutsätter.

När det gäller den närmare utformningen av begränsningsreglerna kan det diskuteras, huruvida man bör bibehålla det nuvarande systemet med en snäv begränsning av ersättningen för dyrbarheter och ingen begränsning alls av ersättningen för annan egendom eller övergå till metoden med en högre men för all egendom gällande maximigräns för ersättningens storlek. Även om man bortser från önskemålet om likhet mellan reglerna för internationell befordran och inrikes befordran, är enligt utredningens uppfattning den senare metoden att föredra, främst med hänsyn till att man med denna metod undgår det stundom besvärliga problemet att avgöra om viss egendom skall hänföras till kategorin dyrbarheter eller ej.

När det gäller storleken av det belopp som skall utgöra maximal ersättning för skada avseende egendom, som den resande har med sig på resan, finns betydande variationer mellan de olika befodringsmedlen. Den snävaste begränsningen förekommer vid luftbefordran. Ansvarigheten för föremål som passagerarna behåller i sin vård är enligt 9 kap. 22 § tredje stycket luftfartslagen begränsad till 1 720 kr. per passagerare. Enligt den nya lydelsen av 192 § sjölagen är bortfraktarens ansvarighet för handresgods, som inte förvaras i eller på medfört fordon, begränsad till ungefär 3 650 kr. Emellertid svarar bortfraktaren utan särskilt åtagande inte för dyrbarheter och han kan förbehålla sig att passageraren skall bära en självrisk på något över 70 kr. Vid sådan internationell vägbefordran som faller under den s. k. CVR-konventionen gäller att en resande kan få ersättning med högst ca 1 800 kr. för egendom som han bär på sig eller med sig. För resgods kan han därutöver få ersättning med högst ca 900 kr. per kolli, dock sammanlagt högst med ca 3 600 kr.

Vid jämförelse med de maximiersättningar som sålunda tillämpas vid andra kommunikationsmedel, varvid självfallet bör beaktas vad en passagerare med hänsyn till det använda kommunikationsmedlets särskilda karaktär rimligen bör kunna ta med sig, framstår den i tilläggskonventionen stadgade begränsningsregeln som tämligen generös mot den resande. Det har också i praktiken visat sig att uppkomna skador regelmässigt kunnat täckas inom den angivna ramen. Utredningen är därför för sin del beredd att förorda, att ansvarighetsgränsen vid inrikes befordran läggs på ungefärligen samma nivå som enligt tilläggskonventionen.

Det är emellertid enligt utredningens mening inte lämpligt att direkt göra konventionens i francs uttryckta ansvarsgräns tillämplig också för inrikes befordran. Denna teknik har visserligen använts i sjölagen. Emellertid är förhållandena annorlunda vid spårbunden befordran. Att skadan omfattas av tilläggskonventionen kommer att bli ett förhållandevis sällsynt fall. Tillämpningsområdet för begränsningsregeln kommer i stället i största utsträckning att bli skador under inrikes järnvägsbefordran eller befordran med tunnelbana eller spårväg. Med hänsyn härtill bör lagens ansvarsgräns uttryckas i kronor.

En omräkning av konventionens ansvarsgräns till kronor är emellertid förenad med vissa svårigheter. Det har ifrågasatts om det numera över

huvud taget är möjligt att ange monetära värden för guldmynt. Även om man med tillämpning av tidigare använda beräkningsgrunder fastställer värdet i kronor av den i konventionen angivna guldfrancen, kan man knappast vänta att det framräknade krontalet bevarar sin aktualitet under någon längre tid. Utredningen anser därför att huvudregeln om summamässig begränsning av ersättningsskyldigheten för sakskada bör innehålla ett i kronor angivet belopp, vars storlek överstiger motsvarande belopp i konventionen utan att fördenskull väsentligt avvika från detta. Maximiersättningen för sakskada som faller under konventionen måste då genom en undantagsbestämmelse anges särskilt.

I enlighet härmed föreslår utredningen i andra stycket av förevarande paragraf en regel av innebörd, att järnvägens ansvarighet för sakskada blir begränsad till 5 000 kr. per resande. Beträffande sakskada som omfattas av tilläggskonventionen föreslås undantagsbestämmelser i 13 §, enligt vilka maximibeloppet i stället skall vara 2 000 francs, vilket för närvarande får anses motsvara i det närmaste 3 600 kr.

Reglerna om begränsning av ansvarigheten föreslås emellertid ej bli tillämpliga när skadan orsakats på sådant sätt att uppsåt eller grov vårdslöshet kan läggas järnvägen till last. Att full ersättning skall utgå vid de nämnda allvarliga formerna av vållande följer vad beträffar internationell befordran av tilläggskonventionen art. 8. Motsvarande regler återfinns på de flesta håll i den transporträttsliga lagstiftningen, bl. a. i järnvägstrafikstadgan.

9 §

Denna paragraf innehåller bestämmelser om preskription av anspråk på skadeersättning. Vad beträffar internationell befordran medför en svensk anslutning till tilläggskonventionen att bestämmelserna i denna paragraf måste stå i överensstämmelse med reglerna i konventionen art. 17. Huvuddelen av dessa regler kan enligt utredningens uppfattning med fördel ges tillämpning också på inrikes befordran.

I enlighet härmed föreslår utredningen, att preskriptionsfristerna såväl vid inrikes som vid internationell befordran skall ha den längd som anges i konventionen. Detta innebär, såvitt angår anspråk på ersättning för skada som vid inrikes befordran drabbat den resande själv, i allmänhet en förlängning av preskriptionsfristen. Denna föreslås nämligen för angivna fall bli tre år. Motsvarande tid är enligt 1886 års lag två år, men denna tid har i järnvägarnas normalvillkor vad beträffar handresgods förkortats till ett år, utom när skadan vållats uppsåtligt eller av grov oaktsamhet, i vilka fall preskriptionstiden är tre år.

Enligt förslaget skall preskriptionstiden, såvitt angår ersättning för skada som drabbat den resande själv, alltid räknas från det den skadeorsakande händelsen inträffade. Med denna utgångspunkt för preskriptionsfristens beräkning kan det undantagsvis tänkas inträffa att den resande inte kan få ersättning för sina skador, nämligen om dessa ger sig tillkänna först lång tid efter det att den skadeorsakande händelsen inträffat. Denna konsekvens är emellertid godtagen i bl. a. 1886 års lag,

bilansvarighetslagen och luftfartsansvarighetslagen. Genom att preskriptionstiden enligt förslaget är tre år blir denna konsekvens mindre framträdande här än vid tillämpning av nyssnämnda lagar, vilka alla föreskriver tvåårig preskriptionstid. För övrigt torde det i sådana fall så gott som alltid vara möjligt att få till stånd en uppgörelse om förlängning av preskriptionstiden. En ytterligare möjlighet att förhindra preskription av anspråk på ersättning för skador, som inte yppar sig inom preskriptionstiden, är att väcka fastställsetalan angående järnvägens ansvarighet.

Också när det gäller anspråk på grund av att den skadeorsakande händelsen lett till den resandes död är preskriptionstiden enligt förslaget tre år. I sådant fall skall emellertid preskriptionstiden räknas från dödsfallet. Preskription kan dock inträda inom kortare tid än tre år från dödsfallet, eftersom konventionen för dessa fall också anger en absolut preskriptionsfrist om fem år, räknat från tidpunkten då den skadeorsakande händelsen inträffade.

Konventionens reglering på denna punkt har utsatts för kritik.¹ Denna reglering skulle nämligen – t. ex. i fallet att den resandes skador först efter mera än fem år leder till döden – kunna få till följd att de efterlevandes ersättningsanspråk måste anses preskriberade innan de över huvud taget uppkommit. En sådan konsekvens är emellertid accepterad i svensk rätt (jfr NJA 1903 s. 368 där änkan efter en järnvägsman som avlidit mera än två år efter det att ”skadan timat”, ansågs ha förlorat rätten att föra talan om skadestånd på grund av makens död). I förhållande till gällande rätt innebär således den föreslagna kombinationen av en treårig preskriptionsfrist, räknad från dödsfallet, och en femårig preskriptionsfrist, räknad från det den resande kom till skada, en inte oväsentlig förbättring av de efterlevandes ställning.

Enligt konventionen art. 17, 4 § skall preskriptionsfrågor avgöras enligt nationell rätt i den mån de inte regleras i konventionen. Denna innehåller inte några bestämmelser om sättet att avbryta preskriptionen. I fråga om specialpreskription gäller enligt svensk rätt regelmässigt att preskriptionen inte kan avbrytas på annat sätt än genom att talan väcks. Detta bör uppenbarligen gälla också i detta sammanhang, och texten i förevarande paragraf har utformats i enlighet härmed.

Ett utomprocessuellt krav är således enligt reglerna i denna paragraf inte tillräckligt för att åstadkomma avbrott i preskriptionen. Som framgår av 17 § står emellertid ett särskilt utomprocessuellt förfarande till buds för den som vill kräva ersättning för skada vid internationell befordran. Anlitande av detta förfarande åstadkommer visserligen inte preskriptionsavbrott men medför i enlighet med konventionen art. 17, 2 § att den tid, under vilken kravet prövas av järnvägen, inte skall inräknas i preskriptionstiden (se 17 § andra stycket). Om krav på ersättning för skada vid inrikes befordran på motsvarande sätt framställs mot järnvägen, får kravet emellertid inte någon inverkan på beräkningen av preskriptionstiden. Enligt utredningens mening har det i och för sig knappast någon betydelse om reglerna för internationell befordran och för inrikes befordran på denna punkt avviker från varandra. I vart fall kan det inte vara motiverat att också för inrikesbefordringarnas del acceptera

¹ Se t. ex. Edlbacher s. 158.

konventionens regler om suspension av preskriptionen enbart för att undanröja denna skillnad. Metoden att suspendera preskriptionen är främmande för svensk rätt och har hittills lämnats utanför den interna lagstiftningen även när denna i huvudsak anpassats till innehållet i internationella överenskommelser.² Så har t.ex. reglerna i CMR om suspension av preskriptionen inte fått någon motsvarighet i lagen om inrikes vägtransport. Det torde dessutom i fråga om skada vid inrikes befordran få anses att en treårig preskriptionsfrist bereder den skadelidande tillräcklig tid för en uppgörelse med järnvägen utom rätta.

Beräkningen av preskriptionstid skall således enligt förslaget inte påverkas av ett utomprocessuellt krav på ersättning för skada vid inrikes befordran. Däremot bör järnvägens erkännande av krav liksom utomprocessuell förlikning anses medföra preskriptionsavbrott vid såväl inrikes som internationell befordran.

Beträffande preskriptionens verkan föreskrivs i konventionen art. 17, 3 § att ett preskriberat anspråk inte kan göras gällande ens genom genkärsmål eller yrkande om kvittning. Denna reglering står i motsättning till bestämmelserna i 7 § preskriptionsförordningen (1862 nr 10 s. 1) men överensstämmer med vad som ofta gäller när viss kortare preskriptionstid föreskrivits i speciallagstiftning. Uttryckliga föreskrifter om att preskriberad fordran inte får göras gällande återfinns t. ex. i 41 § lagen (1974:610) om inrikes vägtransport och har även intagits i järnvägarnas normalvillkor med stöd av 89 § järnvägstrafikstadgan.

Enligt utredningens uppfattning bör också i detta avseende samma regler gälla för inrikes som för internationell befordran. Utredningen föreslår således, att preskriberad fordran inte skall kunna göras gällande på något sätt. Det synes emellertid inte nödvändigt att i lagtexten ta in en motsvarighet till bestämmelsen i art. 17, 3 §. Att preskriptionen avses ha den angivna verkan uttrycks i den föreslagna lagtexten i stället genom att det sägs vara "rätten att erhålla ersättning" och inte blott rätten att väcka talan som går förlorad i och med preskriptionen.

Konventionens preskriptionsregler är, som uttryckligen anges i art. 17, tillämpliga endast på anspråk som grundas på konventionen. Ingenting hindrar emellertid att preskriptionsreglerna i den aktuella lagstiftningen ges ett vidsträcktare tillämpningsområde. Av skäl som närmare redovisas i specialmotiveringen till 11 § (s. 133) anser utredningen att de föreslagna preskriptionsbestämmelserna bör — oavsett vilken grund som åberopas — tillämpas på varje anspråk som riktas mot den ansvariga järnvägen och angår skada som omfattas av den föreslagna lagen. Detta anges i paragrafens inledning.

10 §

Enligt tilläggskonventionen art. 15 får talan, som grundas på konventionen, väckas endast i den stat på vars område den resande kom till skada, om inte annat bestämts genom mellanstatlig överenskommelse eller i beslut om koncession. Såvitt utredningen kunnat finna gäller inte några sådana överenskommelser eller beslut för Sveriges del. Svensk

² Jfr prop. 1974:33 s. 54 f.

domstol skall således i princip inte anses behörig att pröva tvist, som omfattas av konventionen, i annat fall än då skadan inträffat på svenskt territorium.

Vissa modifieringar i denna regel följer emellertid av bestämmelsen i konventionen art. 22, 2 § andra stycket. Enligt denna bestämmelse skall skada, som inträffat ombord på tåg färja, anses ha inträffat i den stat vars flagga färjan för. Svensk domstol skall på grund härav anses behörig att pröva tvist rörande skada, som inträffat ombord på svensk tåg färja, även om skadan inträffat utanför svenskt territorium. Har skada inträffat ombord på tåg färja, som för annan konventionsstats flagg, skall å andra sidan svensk domstol anses sakna behörighet att pröva tvist härom, även om skadan inträffat på svenskt territorium.

Med stöd av tilläggskonventionen art. 22, 3 § kan anspråk på skadeersättning under vissa förhållanden göras gällande mot järnväg, fastän skadan inträffat under befordran med annat transportmedel än järnväg. Som nämnts i avsnitt 4.5.1 skulle det undantagsvis kunna hända, att en resande tillfogas skada, medan han under sådan befordran befinner sig utanför svenskt territorium. Utan hinder härav bör emellertid svensk domstol vara behörig att pröva tvist rörande skadan, om befordringen med det andra transportmedlet utgjorde en ersättning för en järnvägsbefordran som helt eller delvis skulle ha utförts inom Sverige eller för en befordran med svensk tåg färja.

I första stycket av förevarande paragraf har utredningen angett de fall i vilka svensk domsrätt enligt det nu sagda bör föreligga. Som framgått av redogörelsen ovan är det endast vid ordinär järnvägsbefordran som den omständigheten att skadan inträffat på svenskt territorium är helt och hållet avgörande för frågan om domsrätt föreligger i Sverige. Utredningen har därför velat undvika att använda begreppet territorium och har i stället valt uttrycket "trafik på svensk bana" för att beteckna ordinär järnvägsbefordran inom Sverige. På motsvarande sätt används för tåg färjefallen uttrycket "trafik med svensk tåg färja". Som synes inrymmer detta uttryck inte någon geografisk begränsning, men det anger motsättningsvis, att svensk domsrätt inte kan föreligga i tvist om skada, som avses i tilläggskonventionen och som inträffat ombord på utländsk tåg färja, ens om skadan inträffat när färjan låg i svensk hamn. Att regeln om svensk domsrätt i tvist om skada i trafik på svensk bana eller med svensk tåg färja skall kunna tillämpas också när skadan uppkommit under befordran som utgör ersättning för sådan trafik bör anses framgå av formuleringen "inträffat i samband med" sådan trafik.

För de fall, i vilka domsrätt enligt första stycket föreligger i Sverige, föreslås i andra stycket regler om behörig domstol. I detta avseende bör i första hand gälla samma regler som för tvistemål i allmänhet.

Skadeståndstalan mot enskilt eller kommunalt järnvägsföretag kan för närvarande med stöd av RB 10 kap. 1 § tredje stycket föras vid domstolen i den ort, där företagets styrelse har sitt säte. Riktas anspråk mot statens järnvägar kan talan enligt RB 10 kap. 2 § under alla omständigheter väckas vid Stockholms tingsrätt. Talan mot ett järnvägsföretag om ersättning för skada kan vidare enligt RB 10 kap. 8 § väckas

vid domstolen i den ort, där den skadegörande handlingen företogs eller där skadan uppkom.

Regeln att skadeståndstalan kan väckas vid domstolen i den ort där den skadegörande handlingen företogs eller där skadan uppkom torde allmänt sett vara ändamålsenlig med hänsyn till möjligheterna att förebringa viss utredning, t. ex. genom syn på en olycksplats. När det gäller skador som tillfogas tågpassagerare torde det emellertid ofta förhålla sig så, att varken händelseförloppet eller bevissituationen ger kåranden någon anledning att önska rättegången förlagd till den domstol, i vars domkrets skadan inträffat. Att föra talan vid denna domstol kan tvärtom vara mycket obekvämt för kåranden, liksom det kan vara obekvämt för honom att föra talan vid domstolen i den ort, där järnvägsföretaget har sin styrelse eller centrala förvaltning. Utredningen föreslår därför att behörighet att handlägga talan om skadestånd enligt denna lag skall tillkomma också domstolen i avreseorten och domstolen i bestämmelseorten, eftersom någon av dessa orter ofta kan antas vara den resandes hemort. Mot en sådan ordning kan visserligen invändas att den kan ge till resultat, att frågan om ansvarigheten för skador, som uppkommit vid en och samma olycka, samtidigt kan komma upp till bedömning vid ett flertal olika domstolar. Mot bakgrund av hittillsvarande erfarenheter av handläggningen av skadeståndskrav efter järnvägsolyckor synes emellertid sådana farhågor vara övervägande teoretiska. Möjligheten att ett antal likartade anspråk samtidigt kommer upp vid skilda domstolar har heller inte hindrat att en motsvarande forumbestämmelse tagits upp i 42 § lagen om inrikes vägtransport.

När talan mot utländsk järnväg enligt konventionen får föras endast i Sverige, kan den skadelidandes möjligheter att välja forum i vissa fall bli tämligen begränsade. I regel kan dock talan väckas vid domstol, som avses i RB 10 kap. 8 §, även om talan riktas mot utländsk järnväg. Sådan talan torde också kunna väckas vid domstol, som avses i RB 10 kap. 4 §.

Har skada till följd av järnvägsdriften inträffat ombord på svensk tågfarja på tågfarjelinje, som trafikeras gemensamt av SJ och utländsk järnväg, torde enligt tilläggskonventionen art. 2, 6 § och art. 14 ansvarigheten efter den skadelidandes val kunna göras gällande antingen mot SJ eller mot den utländska järnvägen. Talan mot den utländska järnvägen får emellertid enligt art. 15 jämförd med art. 22, 2 § andra stycket föras endast i Sverige. I sådant fall skulle det kunna visa sig omöjligt att finna en behörig domstol med hjälp av de tidigare angivna forumreglerna. Motsvarande torde gälla när skadan inträffat under befordran, som utförts som ersättning för en tillfälligt avbruten järnvägsbefordran ombord på tågfarja. Utredningen föreslår därför att i denna paragraf också tas upp en kompletterande forumregel av innehåll, att talan rörande skada, som inträffat i samband med trafik med svensk tågfarja, får väckas vid domstolen i ort på tågfarjelinjen.

Som anförts i specialmotiveringen till 2 § får ett genomförande av den reglering som föreslås i förevarande paragraf också till resultat att den resande varken genom prorogationsavtal eller genom skiljeavtal i förväg

kan frånhändas rätten att väcka talan vid domstol som är behörig enligt paragrafens bestämmelser.

11 §

Om en resande tillfogats skada, som omfattas av den föreslagna lagen, torde det regelmässigt vara mest förmånligt för honom att som grund för sina ersättningsanspråk åberopa den särskilda ansvarighet som lagförslaget lägger på järnvägen. Undantagsvis skulle det emellertid kunna tänkas vara fördelaktigare för den skadelidande att i stället stödja sig på andra skadeståndsrättsliga regler. Så skulle uppenbarligen kunna bli fallet om ersättningen för en sakskada skulle beräknas efter skadeståndslagens regler, eftersom någon summamässig begränsning av ersättningens storlek då inte skulle komma i fråga.

Konventionen reser i och för sig inte några hinder mot att den skadelidande använder andra ansvarighetsregler än konventionens för att motivera sina anspråk mot järnvägen. Emellertid innebär bestämmelserna i konventionen art. 12, att omfattningen av järnvägens ansvarighet skall avgöras enligt konventionens regler, oavsett vilken skadeståndsrättslig grund som åberopas för anspråket.

Samma lösning som konventionen sålunda ger vad beträffar frågan om konkurrens mellan konventionen och annan skadeståndsrättslig reglering bör enligt utredningens mening användas, när det gäller konkurrens mellan järnvägsansvarighet vid inrikes befordran och annan skadeståndsrätt. Utredningen föreslår därför i denna paragraf en för internationell befordran och inrikes befordran gemensam reglering av ämnet, vilken reglering ansluter till bestämmelserna i konventionen art. 12.

I huvudsaklig överensstämmelse med konventionens uttryckssätt föreskrivs i paragrafens första stycke, att lagförslagens bestämmelser om förutsättningar för eller begränsning av järnvägens ansvarighet skall tillämpas även om anspråk, som kunnat grundas på lagförslagens 3 eller 4 §, görs gällande mot järnvägen på annan grund. Att lagförslagens bestämmelser om *förutsättningarna* för järnvägens ansvarighet på detta sätt görs tillämpliga, oavsett vilken grund som åberopas för anspråket, innebär att järnvägen inte på någon skadeståndsrättslig grund kan göras ansvarig för skada, som omfattas av den föreslagna lagen, om tillämpningen av denna skulle ha medfört ansvarsfrihet. Någon egentlig praktisk betydelse synes denna reglering för närvarande inte ha, eftersom det sällan inträffar skador vid vilka man med nu gällande skadeståndsregler skulle kunna ålägga järnvägen en strängare ansvarighet än lagförslaget föreskriver. Den enda typ av skada vid vilken det kan ligga nära till hands att som grund för skadeståndsanspråk åberopa annan lagstiftning än den nu föreslagna synes vara personskada genom inverkan av elektrisk ström. Den ansvarighet som järnvägen enligt 1902 års lag har för sådan skada kan emellertid i praktiken knappast anses strängare än den ansvarighet som följer av den föreslagna lagen. Skulle detta i något fall ändå vara förhållandet, bör bestämmelserna i denna lag tillämpas. Med hänsyn härtill och till möjligheten av en konflikt mellan konventionens ansvarighets-

regler och framtida skadeståndslagstiftning har förutsättningarna för järnvägens ansvarighet uttryckligen nämnts i denna paragraf.

När det däremot gäller lagförslagets bestämmelser om *begränsning* av järnvägens ansvarighet, får föreskrifterna i denna paragraf ett praktiskt resultat genom att järnvägen kan åberopa den i 8 § andra stycket resp. 13 § angivna begränsningen av ersättningens storlek, även om den skadelidande som grund för sitt anspråk åberopar allmänna skadeståndsregler.

Frågan om konkurrens mellan järnvägsrättslig speciallagstiftning och allmänna skadeståndsregler synes i svensk rättspraxis ha aktualiserats huvudsakligen vad beträffar preskription. Det har därvid gällt att avgöra huruvida preskription inträtt enligt regeln om tvåårig preskriptionstid i 10 § 1886 års lag eller om preskriptionstiden, såsom vanligen är fallet när anspråk grundas på allmänna skadeståndsregler, skall bestämmas i enlighet med de allmänna reglerna om tioårig preskription. I rättsfallet NJA 1960 s. 243 yrkades skadestånd på grund av vållande av järnvägsinnehavaren själv (aktiebolags styrelse), varemot invändes att rätten till talan gått förlorad enligt preskriptionsregeln i 1886 års lag. Denna regel befanns emellertid inte vara tillämplig, eftersom 1886 års lag reglerar järnvägsinnehavarens ansvarighet för skada, som vållats av järnvägens förvaltning eller betjäning, men däremot inte järnvägsinnehavarens ansvarighet för eget vållande. Avgörandet belyser därmed i själva verket inte frågan om förhållandet mellan 1886 års lag och allmänna skadeståndsregler, eftersom skadeståndstalan i detta fall tydligen över huvud taget inte skulle kunna ha grundats på 1886 års lag. I några andra rättsfall har det emellertid varit klart, att talan i och för sig kunde ha grundats på 1886 års lag, fastän annan grund i verkligheten åberopades. Så var förhållandet i rättsfallet NJA 1972 s. 296, där skadeståndstalan fördes mot järnväg under anförande att skadan vållats av ett underordnat organ hos järnvägen.¹ På skada, som uppkommit på detta sätt, är 1886 års lag ovedersägligen tillämplig, men käranden åberopade som grund för sin talan allmänna regler om arbetsgivarens ansvarighet för underordnades vållande. Trots detta ansågs emellertid talan preskriberad enligt bestämmelserna i 10 § 1886 års lag. Enligt detta rättsfall bör således 1886 års lag anses exklusivt reglera åtminstone preskriptionsfrågan när det gäller talan om ersättning för skada, på vilken lagen i och för sig är tillämplig.

En annan uppfattning hade emellertid dessförinnan redovisats av departementschefen i propositionen till skadeståndslagen (1972:5 s. 486 f). Enligt departementschefen borde preskriptionsbestämmelserna i 1886 års lag inte kunna åberopas, när den skadelidande grundar sitt anspråk på skadeståndslagens bestämmelser om principalansvar. Som skäl härför angavs bl. a. att det inte synes finnas anledning att i preskriptionshänseende sätta järnvägsdrift i någon särställning i förhållande till industriell verksamhet.

Skada som anges i lagförslagets 3 § första stycket eller 4 § första stycket kan omfattas av den föreslagna ansvarighetsregleringen oavsett om skadeorsaken är järnvägsinnehavarens eget vållande, hans medhjälparens vållande eller en casuell händelse. Enligt det betraktelsesätt som

¹ Jfr NJA 1929 s. 608 och 1931 s. 681.

kommit till uttryck i rättsfallet NJA 1972 s. 296 skulle lagförslagets preskriptionsbestämmelser bli tillämpliga på varje talan, som i och för sig kunnat grundas på den föreslagna lagen. Skulle däremot den av departementschefen hävdade uppfattningen vara vägledande, skulle talan, som grundas på reglerna i skadeståndslagen 2 kap. 1 § eller 3 kap. 1 §, kunna prövas utan hänsyn till bestämmelser om specialpreskription.

Enligt utredningens mening talar praktiska skäl för att längden av preskriptionsfristerna för talan mot den ansvariga järnvägen om ersättning för skada som avses i lagförslaget skall vara oberoende av vilken grund som åberopas för talan. Utredningen vill därför för sin del biträda den ståndpunkt som uttryckts i rättsfallet. Detta överensstämmer också med den reglering som sedermera har införts beträffande gods- och passagerarbefordran till sjöss (jfr 122 § första stycket och 195 § sjölagen samt prop. 1973:137 s. 121) och inrikes vägtransporter (jfr 37 § vägtransportlagen och departementschefens uttalande i prop. 1974:33 s. 194).

Tilläggskonventionen reglerar, naturligt nog, inte hur talan skall föras, när denna inte grundas på konventionen. Denna kan således inte innebära något hinder för nationell lagstiftning om preskription av sådan talan. Vid utformningen av de nationella reglerna i ämnet synes det emellertid vara av vikt att fasthålla, att uttrycket "les conditions et limites" vare sig i CIM, CIV eller tilläggskonventionen är avsett att inbegripa preskriptionsreglerna. Detta förhållande återspeglas, såvitt angår befordran av resgods och gods, i 78 § järnvägstrafikstadgan, vilket lagrum är avsett att efter förebild av CIM och CIV ge järnvägen och dess medhjälpare möjlighet att gentemot ett extrakontraktuellt anspråk göra samma materiella invändningar som varit möjliga, om anspråket grundats på avtal, men som däremot inte är avsett att i övrigt ge regler för extrakontraktuell talan. Den sakliga överensstämmelse som sålunda föreligger mellan 78 § järnvägstrafikstadgan och motsvarande fördragsbestämmelser bör också eftersträvas när det gäller förhållandet mellan förevarande paragraf och dess förebild i tilläggskonventionen.

Det i paragrafen använda uttrycket "förutsättningar för eller begränsning av järnvägens ansvarighet" bör därför inte anses ha vidsträcktare betydelse än tilläggskonventionens motsvarande uttryck. I praktiken bör det således endast betyda, att den summamässiga begränsningen av ersättningsskyldigheten för sakskada skall gälla även när ersättningsanspråket grundas på andra skadeståndsregler än den föreslagna lagen. Den av utredningen förordade utvidgningen av tillämpningsområdet för de från tilläggskonventionen hämtade preskriptionsreglerna bör därför genomföras genom att själva preskriptionsbestämmelserna formuleras så, att det klart framgår att de är tillämpliga på varje mot den ansvariga järnvägen riktat anspråk på ersättning för skada som omfattas av den föreslagna lagen, oavsett vilken grund som åberopas för anspråket. I enlighet härmed har utredningen, som redan framgått, utformat bestämmelserna i 9 § så, att de täcker alla fall av talan mot järnvägen om ersättning för skada som avses i 3 eller 4 §.

Konventionen berör i princip inte rättsförhållandet mellan den resande och järnvägens medhjälpare. I den mån den skadelidande har en

rättslig grund för ersättningsanspråk gentemot medhjälparen, kan han utan hinder av konventionen göra anspråket gällande. Emellertid har det ansetts att skadeståndsskyldighet, som åläggs järnvägens medhjälpare, i realiteten ofta kunde komma att övervältras på järnvägen. Man har därför i tilläggskonventionen, liksom i CIM och CIV, uppställt regeln att medhjälparens ansvarighet inte får bedömas efter strängare regler än som gäller för järnvägens egen ansvarighet. Inte heller får medhjälparens ersättningskyldighet bestämmas till högre belopp än vad järnvägen själv kunnat förpliktas att betala.

Denna ordning föreslås genom bestämmelsen i andra stycket av förevarande paragraf bli gällande såväl vid internationell som vid inrikes befordran.

Vad beträffar medhjälpare som har ställning av arbetstagare hos järnvägen synes den föreslagna regleringen ha liten betydelse. Personlig ansvarighet för arbetstagaren kan komma i fråga endast om vållande visas ligga honom till last och det föreligger sådana ”synnerliga skäl” för ansvarighet som anges i skadeståndslagen 4 kap. 1 §.

Möjligheterna att kräva ersättning av andra medhjälpare är teoretiskt sett större. Av intresse i detta sammanhang är särskilt de fall i vilka skadan inträffat, när en järnväg utförde befordran på en annan järnvägs nät eller när befordran på detta nät eljest verkställdes med materiel som tillhörde främmande järnväg. Ansvarighet enligt lagförslaget kan endast göras gällande mot den järnväg på vars nät befordringen ägde rum. Mot annan järnväg kan emellertid anspråk göras gällande enligt reglerna i skadeståndslagen 2 kap. 1 § och 3 kap. 1 § om ansvar för eget vållande och om principalansvar samt eventuellt enligt kontraktsrättsliga regler. Järnväg som på sådan grund krävs på skadestånd kan med stöd av förevarande bestämmelse undgå ersättningskyldighet för skada, för vilken den inte skulle ha varit ersättningskyldig, om den varit den ansvariga järnvägen i lagförslagets mening. Eftersom det för närvarande inte torde kunna åberopas någon grund som skulle medföra strängare ansvarighet än lagförslagets, torde emellertid bestämmelsens praktiska betydelse inskränka sig till att medhjälparens ersättningskyldighet för sakskada begränsas till visst belopp på samma sätt som den ansvariga järnvägens.

Som nämnts reglerar konventionen inte frågan om den skadelidandes rätt till ersättning av järnvägens medhjälpare i annan mån än att det slås fast, dels att medhjälparen inte skall svara för skada till följd av åtgärd eller underlåtenhet i samband med sin medverkan till befordringen, om inte skadan omfattas av järnvägsansvarigheten, dels att medhjälparen inte skall vara skyldig att ersätta sakskada till högre belopp än järnvägen skulle ha varit skyldig att göra. Det kan emellertid ifrågasättas om inte järnvägsmedhjälparnas skydd mot skadeståndskrav borde överensstämma med den ansvariga järnvägens också när det gäller preskription.

Detta spörsmål får antas ha mycket liten praktisk betydelse, såvitt angår skador som omfattas av den föreslagna lagen. Däremot kan det tänkas ha större betydelse, när det gäller skada beträffande gods och inskrivet resgods. Såvitt angår sådana skador har man vid utarbetandet av

järnvägstrafikstadgan valt att inte ge de järnvägsrättsliga preskriptionsreglerna tillämpning på anspråk mot rättssubjekt, som inte bär järnvägsansvar. För den ståndpunkt som järnvägstrafikstadgan härvidlag intar talar flera skäl. Detta utesluter självfallet inte att den motsatta ståndpunkten kan visa sig vara att föredra. Eftersom frågan huvudsakligen har betydelse när det gäller skada vid befordran av gods och inskrivet resgods, bör den emellertid avgöras i samband med den kommande lagregeringen av sådan befordran. Utredningen föreslår därför för närvarande inte några bestämmelser om tillämpning av specialpreskription vid talan mot annat rättssubjekt än den ansvariga järnvägen.

12 §

Skadestånd som avser kostnader för framtida vård, ersättning för inkomstbortfall och ersättning för förlust av försörjare skall enligt vissa rättsordningar företrädesvis utges i form av livränta. Denna ersättningsform kan emellertid lätt medföra olägenheter, om den används i internationella förhållanden. I tilläggskonventionen art. 6, 1 § har därför föreskrivits att den skadelidande, när det gäller nämnda skadeståndsposter, alltid skall vara berättigad att få ut ersättningen i form av ett engångsbelopp. Skulle han emellertid begära att erhålla skadeståndet genom periodiska utbetalningar, skall skadeståndet bestämmas att utgå på detta sätt, om detta är förenligt med domstolslandets lag.

Enligt skadeståndslagen 5 kap. 3 § kan ersättning för förlorat underhåll bestämmas att utgå på en gång eller på särskilda tider. När det gäller ersättning till den skadade själv, finns inte någon motsvarande föreskrift. Detta har dock inte ansetts utgöra något hinder mot att också i sådana fall utdöma engångsbelopp. Emellertid fastställs skadestånd för framtida inkomstförlust eller förlust av försörjare i de allra flesta fall i form av livränta. De nu tillämpade principerna för bestämmande av skadeståndets form kan således inte alltid väntas ge samma resultat som konventionens regler. Om skadeståndskommitténs förslag till ändring av reglerna om skadeståndets form genomförs, kommer dessa att få större likhet med konventionens motsvarande regler. Förslaget innebär nämligen en ökad användning av engångsbelopp som ersättningsform. Emellertid innebär inte förslaget, att den skadelidande, såsom förutsätts i konventionen, har en ovillkorlig rätt att erhålla hela ersättningen som engångsbelopp. Livränta avses även i fortsättningen vara den dominerande ersättningsformen, så snart den skadelidandes försörjning i nämnvärd utsträckning skall baseras på skadeståndet. Engångsbelopp skall därför enligt skadeståndskommitténs förslag i regel inte användas, om ersättningskyldigheten omfattar mera än som motsvarar tio basbelopp enligt lagen om allmän försäkring (f. n. ca 85 000 kr.).

En konventionsenlig bedömning av frågan hur betalningen av ersättning för skada vid internationell befordran skall fullgöras torde med hänsyn till det sagda inte kunna säkerställas utan att särskilda föreskrifter i ämnet tas upp i lagen. Utredningen föreslår därför, att behövliga

föreskrifter införs i denna paragraf. Den reglering paragrafen innehåller torde vara sakligt berättigad främst när det gäller skadelidande som är bosatt utomlands. Enligt utredningens mening saknas det emellertid anledning att i detta avseende göra skillnad mellan olika kategorier av internationella passagerare. Också när en i utlandet bosatt passagerare kommit till skada under inrikes befordran i Sverige, kan det självfallet finnas skäl att bestämma skadeståndet i form av engångsbelopp. Något hinder härför föreligger inte enligt de av skadeståndskommittén föreslagna bestämmelserna. Å andra sidan torde det inte finnas behov av att för angivna fall fastslå en ovillkorlig rätt för den skadelidande att få skadestånd i form av engångsbelopp. Bestämmelserna om skadeståndets form har därför placerats i det avsnitt som enbart rör internationell befordran.

13 §

Tilläggskonventionen behandlar i princip inte frågan om järnvägs ansvarighet för sakskada. Endast om skadan gäller egendom, som den resande bar på sig eller förde med sig som handresgods, kan det komma i fråga att tillämpa konventionen. Har sådan sakskada uppkommit i samband med att den resande tillfogats personskada, svarar järnvägen enligt art. 2, 1 § för sakskadan under samma förutsättningar som för personskadan. Denna regel återges i lagförslaget i 4 § första stycket, vilket lagrum avses bli tillämpligt på såväl internationell som inrikes befordran.

Enligt konventionen art. 7 (jämförd med art. 8) skall emellertid järnvägen i allmänhet inte vara skyldig att ersätta den del av sakskadan som överstiger ett visst maximibelopp. Också beträffande inrikes befordran bör enligt utredningens uppfattning järnvägens ersättningskyldighet i princip vara begränsad, när det gäller sakskada. Både för internationell befordran och för inrikes befordran föreslås således avvikelser från den allmänna grundsatsen att uppkommen skada skall ersättas till fullo. Detta framgår av 8 § andra stycket.

Gränsen för ersättningsens storlek är i konventionen bestämd till 2 000 francs, varvid enligt art. 21 med franc skall förstås en guldfranc med en vikt av 10/31 gram och en finhet av 0,900. Konventionen innehåller inte — som exempelvis Warszawakonventionen — någon bestämmelse som medger omräkning i runda tal till nationellt mynt. När det belopp, som enligt konventionen gäller som högsta gräns för ersättningsens storlek, skall anges i svensk lagtext, torde det därför inte finnas andra möjligheter än att antingen uttrycka det i francs eller också tämligen exakt ange det i kronor och ören. Den sistnämnda metoden synes emellertid av olika skäl inte vara lämplig. Med hänsyn till den rådande situationen på den internationella valutamarknaden föreligger för närvarande vissa svårigheter att bestämma ett exakt värde på den angivna francen. Det är också ovisst om ett sådant värde kan väntas äga giltighet någon längre tid. Utredningen har därför funnit det lämpligast att ange beloppet i francs.

Av skäl som närmare utvecklats i specialmotiveringen till 8 § har

utredningen valt att i huvudregeln i nämnda paragraf ange ansvarsgränsen i kronor. Eftersom konventionens ansvarsgräns enligt vad nyss sagts bör uttryckas i francs, måste undantag göras från tillämpningen av huvudregeln i 8 §, när det gäller att fastställa maximiersättningen för sakskada som omfattas av konventionen. Därvid skall, som följer av förevarande paragraf, maximiersättningen i stället motsvara värdet av 2 000 guldfrancs med angiven vikt och finhet.

Som nyss antytts kan det vara tveksamt hur en omräkning av den angivna guldfrancen till svenskt mynt rätteligen bör göras. Något officiellt guldpris noteras för närvarande inte i Sverige. Som utgångspunkt för omräkningen bör därför i detta sammanhang – liksom skett i andra liknande sammanhang – tas det i USA noterade officiella guldpriset. Detta har i anmälan till internationella valutafonden i maj 1972 angetts med parivärdet 38 dollar per uns fint guld. Sedermera har emellertid ett nytt värde på dollarn anmälts till internationella valutafonden. Detta värde utgör 0,828948 SDR (= särskilda dragningsrätter) per dollar, motsvarande ett guldpris av ca 42,22 dollar per uns fint guld. Den till internationella valutafonden anmälda riktkursen för den svenska kronan är för närvarande 4,56 kronor per dollar. Uttryckt i SDR är kursen 5,50094 kronor per SDR. Med utgångspunkt från SDR:s guldinnehåll, 0,888671 gram fint guld per SDR, kan man således räkna fram ett svenskt guldpris av 6 190 kronor 8 öre per kilogram fint guld. Värdet av en guldfranc med en vikt av 10/31 gram och en finhet av 0,900 kan därmed bestämmas till 1,79712 kronor.

I den mån den nu angivna metoden för beräkning av guldmynts värde skulle visa sig bli obrukbar, får det ankomma på rättstillämpningen att på annat sätt fastställa vilket belopp i kronor som motsvarar den i konventionen angivna maximiersättningen för sakskada. Det måste emellertid anses strida mot konventionen att direkt lägga det fria marknadspriset på guld till grund för en beräkning av maximiersättningens storlek.

14 §

Konventionen innehåller i art. 9, 1 § särskilda regler om beräkning av ränta på ersättningsbelopp. Dessa avviker i viss utsträckning från de allmänna regler om ränteberäkning som nu tillämpas hos oss. Skillnaden mellan dessa regler och konventionens motsvarande regler blir i vissa avseenden större, om de förra kommer att utformas i enlighet med det förslag till räntelag som köplagsutredningen lagt fram i maj 1974.¹ Även om de sålunda föreslagna ändringarna i de svenska reglerna för ränteberäkning inte skulle komma till stånd, är överensstämmelsen mellan dessa regler och konventionens regler inte tillräcklig för att konventionsförpliktelseerna skall kunna anses uppfyllda, om de interna ränteberäkningsreglerna tillämpas också vid internationell befordran. För sådan befordran måste därför den i konventionen föreskrivna regleringen gälla. Å andra sidan finns inte tillräckliga skäl att göra denna reglering tillämplig på inrikes befordran. Fördelen av att ha enhetliga regler för internationell och inrikes befordran torde i detta fall inte uppväga den nackdel

¹ Se SOU 1974:28.

det skulle innebära att inte kunna tillämpa allmänna ränteberäkningsregler vid inrikes järnvägsbefordran. Dessutom kan det ifrågasättas om man inte snart kommer att överge metoden att i internationella fördrag ange en bestämd räntefot, vilken gäller oberoende av de tidsmässiga och geografiska förändringarna av den allmänna räntenivån.²

Av skäl som nu angivits återger utredningen konventionens ränteberäkningsregler i det avsnitt av lagförslaget som innehåller särskilda bestämmelser om internationell befordran. Enligt ränteberäkningsreglerna, som bildar 14 §, skall ränta alltid beräknas efter fem procent. Som framgår av paragrafens inledning är järnvägen inte skyldig att självant betala ränta på ersättningsbelopp. Endast när ränta uttryckligen yrkas, kan skyldighet att erlægga ränta komma i fråga.

Räntan börjar i princip löpa vid den tidpunkt då anspråket i fråga framställs. Till skillnad från vad som gäller enligt nuvarande interna ränteregler räcker ett utomprocessuellt krav för att ränta skall börja löpa. Det förutsätts dock att de föreskrifter iakttagits som avses skola gälla för framställande av anspråk i administrativ ordning. Att så sker torde emellertid regelmässigt bli fallet bl.a. därför att det bör åligga järnvägarna att tillse att dessa föreskrifter följs. Gör någon, utan föregående utomprocessuellt krav, anspråk gällande genom att väcka talan därom vid domstol, bör utgångspunkten för ränteberäkningen vara tidpunkten för talans väckande, dvs. i regel den tidpunkt då stämningsansökan inkom till domstolen. Detta innebär en obetydlig skillnad i förhållande till gällande interna regler, enligt vilka ränta räknas först från tidpunkten för stämningens delgivning. I rättegång, som inletts sedan krav i administrativ ordning inte gett det resultat som den skadelidande önskat, kan det emellertid bli aktuellt att räkna ränta redan från den tidpunkt då det utomprocessuella kravet framställdes.

Vad beträffar den exakta tidpunkten för ränteberäkningens början anger konventionen, att räntan löper från dagen för det utomprocessuella kravet eller dagen för talans väckande. Konventionens uttryckssätt är här ett annat än det som används i art. 17, 1 § för att ange när preskriptionsfristen börjar löpa. I sistnämnda paragraf sägs nämligen att fristen skall räknas från första dagen efter det skadefallet eller dödsfallet inträffat. Frånvaron av en sådan tidsbestämning i art. 9, 1 § torde göra det berättigat att anta att ränta skall räknas redan för den dag under vilken kravet framställdes eller talan väcktes. Denna tolkning synes också vara vedertagen när det gäller räntebestämmelserna i CIM och CIV. En strikt tillämpning av tilläggskonventionen torde således förutsätta att ränta räknas från och med begynnelse dagen.

Den ränta som kan krävas enligt tilläggskonventionen är till sin rättsliga natur en moraränta.³ Järnvägen skall därför inte vara skyldig att betala ränta på ersättningsbelopp för tiden innan beloppet förfallit till betalning. Detta synes vara den principiella innebörden av den i och för sig något svårtillgängliga bestämmelsen i art. 9, 1 § tredje punkten, enligt vilken ränta på ersättning för skada som avses i artiklarna 3 och 4 skall löpa först från den dag då de fakta blivit tillgängliga som måste tjäna som grund för beräkningen av skadeståndet, om denna dag ligger senare i

² Jfr CVR, enligt vilken konvention ränta skall beräknas i enlighet med den lag som den anlidade domstolen finner tillämplig.

³ Jfr Dokumente s. 21 och Nánásky s. 655.

tiden än dagen då krav framställdes i administrativ ordning eller talan väcktes. Bestämmelsen, som saknar motsvarighet i CIM och CIV, är uppenbarligen föranledd av det förhållandet att personskador inte på samma sätt som saksador är "färdiga" i och med att den skadeorsakande händelsen inträffat. Till den del en skadeståndsfordran enligt art. 3 eller 4 på grund härav inte går att bestämma till storleken vid den tidpunkt då den görs gällande bör fordringen alltså inte anses förfalla till betalning, förrän det framkommit godtagbart underlag för dess beräkning.

I regel torde det ankomma på den skadelidande att tillhandahålla detta underlag. Konventionsregleringen på denna punkt synes därför i sak ha vissa likheter med den reglering som köplagsutredningen föreslagit i fråga om rätten till ränta på skadeståndsfordran. Enligt denna reglering skall ränta börja räknas "efter trettio dagar från den dag borgenären framställt krav på ersättning samt förebragt utredning som ankommer på honom". Liksom enligt räntelagsförslaget är således utgångspunkten för ränteberäkningen enligt konventionen den dag då den skadeståndsskyldige (teoretiskt) fått tillgång till det underlag som han kan kräva för sin bedömning av anspråket. Enligt konventionen är det emellertid endast fråga om underlag för bedömningen av ersättningens storlek, medan det enligt räntelagsförslaget gäller underlaget för bedömningen av skadeståndsskyldigheten i dess helhet. Någon motsvarighet till den betänketid om trettio dagar, vilken den skadeståndsskyldige enligt räntelagsförslaget bör åtnjuta innan räntesanktionen inträder, finns inte heller föreskriven i konventionen.

Regeln att ränta på framställd fordran inte skall börja löpa förrän skadeståndet blivit beräkningsbart gäller, enligt vad som uttryckligen anges i konventionen, endast i fråga om skada som avses i art. 3 eller 4. Den enklare huvudregeln, att räntan skall räknas från den tidpunkt då anspråket gjordes gällande, kan således alltid åberopas i fråga om sakskada och även i fråga om ersättning för sveda och värk samt lyte eller annat stadigvarande men. Med hänsyn till de relativt blygsamma ersättningsbelopp som kan bli aktuella när det gäller sakskada är det lämpligt, att utgångspunkten för ränteberäkningen på detta sätt är given. Det samma får anses gälla i fråga om ersättning för sveda och värk och andra former av ideell skada, eftersom storleken av sådana ersättningar i väsentlig mån bestäms genom skönsmässiga bedömningar. Eftersom det måste antas ha mycket liten praktisk betydelse hur utgångspunkten för ränteberäkningen bestäms i de nu angivna fallen, har utredningen ansett sig böra undvika att tynga lagtexten med särskilda regler härom.

Med dagen då anspråk framställdes i administrativ ordning eller dagen då talan väcktes vid domstol avses dagen då krav gjordes gällande i huvudsaken. Att yrkande om ränta framställts först vid en senare tidpunkt hindrar inte att räntan skall beräknas redan från tidpunkten för kravet i huvudsaken.⁴

⁴ Jfr Nánássy s. 658.

15 §

I denna och närmast följande paragraf återges bestämmelserna i konventionen art. 16, enligt vilka den resandes rätt att erhålla skadeersättning i vissa fall är beroende av att järnvägen underrättas om att den resande kommit till skada. Utredningen har funnit det lämpligt att vid återgivandet av dessa bestämmelser i viss utsträckning frångå konventionens systematik. Därvid har bestämmelserna i art. 16 fördelats på 15 och 16 §§ sålunda att i 15 § behandlas skyldigheten att lämna underrättelse och sättet att fullgöra denna skyldighet, medan i 16 § behandlas följderna av underlåtenhet att iaktta underrättelseskyldigheten.

Lagförslagets regler om underrättelseskyldighet kan synas vara mera omfattande än konventionens, såtillvida som de formellt kan anses tillämpliga också beträffande det i 4 § andra stycket reglerade fallet att den resande åsamkas sakskada utan samband med personskada. I detta fall avses järnvägen emellertid bli ansvarig endast när fel eller försummelse ligger den till last. Föreligger fel eller försummelse, behöver dock enligt tredje stycket av förevarande paragraf underrättelse inte lämnas.

Enligt paragrafens första stycke skall den som vill kräva ersättning för skada, som uppkommit vid internationell befordran, inom tre månader från det han fick kännedom om skadan göra anmälan om skadefallet. I den föreslagna lagtexten anges inte närmare vad en sådan anmälan skall innehålla. Det torde emellertid vara uppenbart att anmälan måste innehålla uppgift om vilken resande den gäller samt om tiden och platsen för den händelse som gav upphov till skadan. Däremot torde inte någon närmare redogörelse för skadans art och omfattning behöva lämnas i detta sammanhang. Lagtexten upptar inte heller några föreskrifter om formen för anmälan. En sådan kan, som framgår av konventionen art. 16, 1 § andra stycket, göras muntligen.¹

I den föreslagna lagtexten har uttryckligen angivits att särskild underrättelse inte behövs, om själva kravet framställs inom den angivna fristen. Vad här sägs kan måhända anses vara en självklarhet. Eftersom ifrågasvarande fall uttryckligen nämns i konventionen (art. 16, 2 § a), har utredningen emellertid ansett det vara av visst värde att fallet redovisas i lagtexten.

Vart den skadelidande skall vända sig med sin anmälan om skadan framgår av paragrafens andra stycke. Detta lagrum tar, liksom lagförslaget i dess helhet, endast sikte på fallet att den skadeorsakande händelsen inträffat i Sverige eller på svensk tåg färja. Svenska järnvägars skyldighet att ta emot och vidarebefordra meddelanden om skador som inträffat utomlands föreslås bli reglerad i särskild ordning (se förslaget till kungörelse om handläggning i administrativ ordning av vissa ersättningskrav mot järnväg m.m.). Regleringen i kungörelsen överensstämmer emellertid i sak med innehållet i detta stycke. Av detta kan man således få upplysning om var meddelande kan lämnas, också när det gäller skada som inträffat i annan konventionsstat.

För att en järnväg skall vara behörig att ta emot meddelande om skada krävs till en början att den har sitt säte i Sverige eller i annan

¹ Enligt tillämpningsföreskrifter till tillägskonventionen skall järnväg som är behörig att ta emot meddelande om skadefall upprätta redogörelse enligt fastställt formulär.

konventionsstat. Sedan praktiskt taget alla CIV-stater tillträtt tilläggskonventionen, synes det emellertid knappast kunna inträffa att en järnväg som deltar i en befordran, vilken är underkastad CIV, inte har sitt säte i en konventionsstat. Förevarande bestämmelse synes därför vara av egentlig betydelse endast såvitt angår tillämpningen av andra stycket punkt 4, enligt vilken meddelande får lämnas hos järnvägen i den resandes hemort.

Enligt detta stycke punkt 1 kan meddelande lämnas till järnväg som trafikerar den sträcka på vilken skadefallet inträffade. Vilket eller vilka järnvägsföretag som trafikerar denna sträcka framgår av den hos centralbyrån förda listan över CIV-linjer. Om enligt denna lista två järnvägsföretag gemensamt trafikerar ifrågavarande sträcka, kan meddelandet lämnas till vilket som helst av dem.

Meddelande kan enligt punkt 2 i stället lämnas till järnvägen i avreseorten. Med detta uttryck bör enligt utredningens uppfattning i allmänhet förstås den järnväg, till vilken den station hör som i den resandes biljett angivits som avresestation.²

Möjlighet föreligger enligt punkt 3 också att lämna meddelandet till järnvägen i bestämmelseorten. Som "järnvägen i bestämmelseorten" torde man i allmänhet få betrakta den järnväg, till vilken den station hör som i den resandes biljett angivits som bestämmelsestation.

Meddelande kan slutligen enligt punkt 4 lämnas till järnväg i den resandes hemort eller vanliga uppehållsort. Skyldigheten att lämna meddelande kan fullgöras hos sådan järnväg, även om denna inte är upptagen på centralbyråns lista över CIV-järnvägar. Däremot krävs, som tidigare har nämnts, att järnvägen har sitt säte inom konventionsstat. Vid tillämpning av förevarande bestämmelse får tunnelbana och spårväg, som framgår av 1 § första stycket andra punkten, inte likställas med järnväg. Underrättelseskyldighet kan således inte fullgöras hos företag som driver tunnelbana eller spårväg, om inte företaget därjämte driver järnväg i samma ort.

Den skadelidande kan i vissa fall underlåta att lämna meddelande om skadefallet. Det har redan nämnts, att särskilt meddelande inte behövs, om ersättningsanspråk görs gällande inom tremånadersfristen. Sådant meddelande behöver heller inte lämnas, om den skadelidande kan visa, att skadan har uppkommit genom vållande av järnvägen. Vidare kan den skadelidande underlåta att lämna meddelande, om den järnväg – eller någon av de järnvägar – som trafikerar den sträcka på vilken skadefallet inträffade på annat sätt fått kännedom om skadefallet före tremånadersfristens utgång. Sistnämnda båda undantag från underrättelseskyldigheten, vilka framgår av bestämmelserna i konventionen art. 16, 2 § b och d, behandlas i tredje stycket av förevarande paragraf.

16 §

Har den skadelidande, i fall då underrättelseskyldighet föreligger enligt 15 §, underlåtit att lämna meddelande om skadefallet, skall hans rätt till skadeersättning anses prekluderad. Denna rättsföljd, som är föreskriven i

² Jfr Nánássy s. 694 f.

konventionen art. 16, 1 § första stycket, anges i förevarande paragraf. Preklusion av rätten till ersättning skall dock enligt konventionen art. 16, 2 § c inte inträda, om orsaken till att underrättelse inte lämnats eller lämnats först efter fristens utgång varit något förhållande, som inte kan läggas den skadelidande till last. Detta undantag anges också i paragrafen.

Om en skadeståndsfordran prekluderats enligt denna paragraf, skall fordringen inte anses existera ens som en s.k. naturlig fordran. Den kan således varken användas till kvittning eller på annat sätt göras gällande mot järnvägen.

17 §

Handläggningen av skadeståndsanspråk mot järnväg är en uppgift som i stor utsträckning legat på järnvägarna själva. I flera länder har möjligheten för den skadelidande att få sina anspråk prövade av domstol varit utesluten eller begränsad. I samband med tillkomsten av tilläggskonventionen förekom också förslag om att anspråk, som grundades på konventionen, inte skulle kunna handläggas i annan ordning än genom administrativt förfarande hos järnvägen. Som framgått av vad tidigare sagts genomfördes emellertid inte dessa förslag. Enligt konventionen står det den skadelidande fritt att väcka talan vid domstol. Han har emellertid också möjlighet att kräva ersättning av järnvägen i administrativ ordning.

I syfte att göra det lättare för den skadelidande att utnyttja denna möjlighet har man i konventionen infört en reglering av innebörd att även andra järnvägar än den ansvariga är skyldiga att medverka i skaderegleringen genom att ta emot och vidarebefordra skadeståndskrav. Till följd härav är det, som framgår av art. 13, 1 §, i regel möjligt för den skadelidande att med sina krav vända sig till en järnväg, som han har lätt att nå. Andra regler, som ger den skadelidande en bättre ställning vid krav i administrativ ordning än vid ett vanligt utomprocessuellt krav är bestämmelserna i art. 17, 2 §, enligt vilka preskriptionstiden inte skall löpa så länge ett ersättningsanspråk är under prövning i administrativ ordning.

Enligt art. 13, 2 § skall framställning om skadeersättning i administrativ ordning ske skriftligen. Om en skadelidande inleder förhandlingar med en järnväg om ersättning på grundval enbart av ett muntligt krav, fortsätter således preskriptionstiden att löpa under förhandlingarnas gång. Detta skulle någon gång kunna tänkas leda till rättsförlust för den skadelidande.

För att utesluta denna möjlighet har utredningen i första stycket av förevarande paragraf föreslagit en bestämmelse, som avser att åstadkomma, att anspråk på ersättning för skada vid internationell befordran alltid framställs på sätt som antingen föranleder preskriptionsavbrott eller också medför att preskriptionen suspenderas. Bestämmelsen bör uppfattas som ett förbud för järnväg att medverka till att utomprocessuella krav på ersättning för skada till följd av internationell befordran behandlas i en ordning, som inte medför att konventionen art. 17, 2 § blir tillämplig. Närmare föreskrifter om järnvägs handläggning av skadeståndskrav, som

uppkommit vid internationell befordran, bör enligt utredningens mening lämnas i en särskild kungörelse (se förslaget till kungörelse om handläggning i administrativ ordning av vissa ersättningskrav mot järnväg m.m.). I denna kungörelse bör också anges vilka järnvägar som, trots att de inte själva kan göras ansvariga för skadan, bör vara skyldiga att ta emot krav på ersättning för skada, som inträffat under internationell befordran i Sverige eller i annan konventionsstat.

Framställs sådant krav muntligen hos järnväg, som enligt kungörelsen är skyldig att ta emot krav, bör kravet således genom järnvägens försorg avfattas skriftligen, något som också så gott som alltid måste te sig naturligt. Av praktiska skäl kommer självfallet skriftlig form att användas i de allra flesta fall också när det gäller skada vid inrikes befordran. I och för sig finns det emellertid inget hinder för järnvägen att pröva frågan om ersättning för sådan skada på grundval av t.ex. ett krav som framförts per telefon. Som tidigare nämnts (s. 128) avses nämligen ett utomprocessuellt krav inte skola inverka på beräkningen av preskriptionstid vid inrikes befordran vare sig kravet är muntligt eller skriftligt.

Vid internationell befordran skall däremot preskriptionstiden tills vidare upphöra att löpa, så snart det skriftliga kravet inkommit till järnväg, som är behörig att ta emot sådant krav. Redan den dag då kravet sålunda inkom till järnvägen torde böra borträknas från preskriptionsfristen. För att preskriptionen skall suspenderas torde krävas att den inkomna skriften innehåller ett bestämt anspråk på ersättning och inte endast allmänt hållna uppgifter om att skador uppkommit. Det synes emellertid inte nödvändigt att anspråket preciseras till beloppet. Suspensionen gäller inte i fråga om andra anspråk än som angetts i kravet, även om anspråken kan härledas från samma skadeorsakande händelse. För att preskriptionstiden åter skall börja löpa krävs att järnvägen skriftligen bestrider kravet och att den återsänder de handlingar som åtföljt kravet, varmed självfallet också menas handlingar som den skadelidande i efterhand insänt för att underbygga sitt krav. Skulle järnvägen översända bestridande och övriga handlingar vid olika tidpunkter, börjar preskriptionstiden inte att åter löpa, förrän den skadelidande erhållit den sista handlingen. Att suspensionen inte upphör förrän alla handlingar återsänts motiveras principiellt med att preskriptionstiden inte skall börja löpa, förrän den skadelidande återfått alla handlingar, som han kan ha anledning att åberopa som bevis i rättegång. Regeln att suspensionen varar till dess järnvägen återlämnat alla handlingar gäller emellertid, oavsett om resterande handlingar skulle sakna bevisvärde.

Den dag då den skadelidande mottar bestridandet och övriga handlingar – eller den dag han mottar den sista av dessa – räknas in i preskriptionsfristen. Denna löper sedan till dess den sammanlagda tiden före och efter uppehållet motsvarar fristens hela längd eller till dess preskriptionen avbryts. Någon ny suspension kan inte åstadkommas för anspråk, som redan föranlett suspension.

Medger järnvägen anspråk helt eller delvis, avbryts preskriptionen, såvitt angår det medgivna. Den medgivna fordringen blir därmed endast

underkastad den allmänna tioåriga preskriptionen, som räknas från medgivandet.

Vid tvist åligger det den skadelidande att visa när suspension inträtt och järnvägen att visa när suspensionen upphört.

18 §

Som framgår av 5 § skall den skadelidande enligt lagförslaget i vissa fall kunna göra järnvägen ansvarig för inträffad skada även om skadan uppkommit under befordran med annat transportmedel än järnväg. Detta gäller när järnvägen, sedan det till följd av tillfälligt avbrott i järnvägsdriften blivit omöjligt att fortsätta befordringen med järnväg, i stället befordrar eller låter befordra de resande med annat transportmedel. Vänder sig någon mot järnvägen med krav på ersättning för skada som under sådana omständigheter inträffat vid befordran med annat transportmedel än järnväg, skall ansvarsfrågan i materiellt avseende bedömas enligt de regler som gäller för det andra transportmedlet. I fråga om förfarandet skall däremot samma regler tillämpas som gäller för anspråk på ersättning för skada till följd av egentlig järnvägsdrift. Detta innebär, som anges i 5 § andra punkten, att preskriptionsreglerna i 9 § och forumreglerna i 10 § blir tillämpliga i nu avsedda fall vid såväl internationell som inrikes befordran.

I fråga om anspråk på ersättning för skada till följd av internationell järnvägsbefordran gäller ytterligare regler för förfarandet, nämligen bestämmelserna i 15 och 16 §§ om skyldighet att inom viss tid underrätta järnvägen om skadefallet samt bestämmelserna i 17 § om framställandet av anspråk i administrativ ordning.

Bestämmelserna i 15–17 §§ är, i enlighet med vad konventionen föreskriver i art. 22, 3 § andra punkten, avsedda att tillämpas också när skadan inträffat medan en internationell befordran fullgjordes med annat transportmedel under sådana omständigheter som avses i 5 §. Detta anges i förevarande paragraf.

Bilaga 1 Tilläggskonventionen jämte svensk översättning

Convention additionnelle

à la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV) du 7 février 1970,

relative à la responsabilité du chemin de fer pour la mort et les blessures de voyageurs

LES PLENIPOTENTIAIRES SOUSSIGNES,

ayant reconnu l'utilité d'une unification des règles de responsabilité du chemin de fer pour les dommages survenus au cours d'un transport international et résultant de la mort, des blessures ou de toute autre atteinte à l'intégrité physique ou mentale d'un voyageur, ainsi que de l'avarie ou de la perte des objets qu'il avait avec lui,

ont résolu de compléter par une Convention additionnelle la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV) du 7 février 1970,

et sont convenus des articles suivants:

Article premier.

Champ d'application

§ 1. La présente Convention règle la responsabilité du chemin de fer pour les dommages causés aux voyageurs par un accident survenu sur le territoire d'un Etat partie à la présente Convention. Au sens de la présente Convention, on entend par "voyageurs":

Tilläggskonvention

till det internationella fördraget om befordran med järnväg av resande och resgods (CIV) av den 7 februari 1970,

om järnvägs ansvarighet i fall resande dödas eller skadas

UNDERTECKNADE BEFULLMÄKTIGADE OMBUD,

som är övertygade om fördelarna med en enhetlig reglering av järnvägs ansvarighet för skada som uppkommit under internationell befordran genom att resande dödas eller åsamkats kroppsskada eller eljest utsatts för kroppsligt eller själsligt men eller genom att föremål, som han förde med sig, skadats eller gått förlorat,

har beslutat att med en tilläggskonvention komplettera det internationella fördraget om befordran med järnväg av resande och resgods (CIV) av den 7 februari 1970

och har enats om följande artiklar:

Artikel 1

Tillämpningsområde

1 §. Denna konvention reglerar järnvägs ansvarighet för skada som åsamkas resande genom olyckshändelse, vilken inträffat inom område tillhörande stat som är bunden av konventionen. I konventionen förstås med "resande":

a) les voyageurs dont le transport est régi par la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV) du 7 février 1970,

b) les convoyeurs des envois effectués conformément à la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (CIM) du 7 février 1970.

§ 2. Chaque Etat contractant pourra, au moment où il signe la présente Convention ou dépose son instrument de ratification ou d'adhésion, déclarer qu'il se réserve le droit de ne pas appliquer la présente Convention aux voyageurs victimes d'accidents survenus sur son territoire, lorsque ceux-ci sont ses ressortissants ou des personnes ayant leur résidence habituelle dans cet Etat.

Article 2.

Etendue de la responsabilité

§ 1. Le chemin de fer est responsable des dommages résultant de la mort, des blessures ou de toute autre atteinte à l'intégrité physique ou mentale d'un voyageur causées par un accident en relation avec l'exploitation ferroviaire survenu pendant que le voyageur séjourne dans les véhicules, qu'il y entre ou qu'il en sort.

Le chemin de fer est, en outre, responsable des dommages résultant de l'avarie ou de la perte totale ou partielle des objets que le voyageur victime d'un tel accident avait, soit sur lui, soit avec lui comme colis à main, y compris les animaux.

§ 2. Le chemin de fer est déchargé de cette responsabilité si l'accident a été causé par des circonstances extérieures à l'exploitation que le chemin de fer, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier.

a) resande vars befordran är underkastad det internationella fördraget om befordran med järnväg av resande och resgods (CIV) av den 7 februari 1970,

b) den som åtföljer sändning, vilken befordras enligt det internationella fördraget om godsbefordran med järnväg (CIM) av den 7 februari 1970.

2 §. I samband med att stat undertecknar konventionen eller deponerar sitt ratifikations- eller anslutningsinstrument får staten förklara, att den förbehåller sig rätten att ej tillämpa konventionen på resande, som kommit till skada inom dess eget territorium och som är medborgare i den staten eller har hemvist där.

Artikel 2

Ansvarighetens omfattning

1 §. Järnvägen är ansvarig för skada som uppkommer till följd av att resande dödas eller åsamkas kroppsskada eller eljest utsättes för kroppsligt eller själsligt men genom olyckshändelse, som har samband med järnvägsdriften och som inträffar medan den resande befinner sig i järnvägsvagn eller stiger på eller av sådan vagn.

Järnvägen är därjämte ansvarig för fullständig eller partiell förlust av eller skada på föremål, vilket resande, som kommit till skada på sådant sätt, hade på sig eller hade med sig som handresgods, däri inbegripet djur.

2 §. Järnvägen är fri från denna ansvarighet, om olyckshändelsen orsakats av omständighet som ej är hänförlig till själva järnvägsdriften och som järnvägen, även om den iakttagit den omsorg som förhållandena påkallat, ej kunnat undvika och vars följderna den ej kunnat förebygga.

§ 3. Le chemin de fer est déchargé en tout ou en partie de cette responsabilité dans la mesure où l'accident est dû à une faute du voyageur ou à un comportement de celui-ci qui n'est pas conforme à la conduite normale des voyageurs.

§ 4. Le chemin de fer est déchargé de cette responsabilité si l'accident est dû au comportement d'un tiers que le chemin de fer, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences duquel il ne pouvait pas obvier.

Si la responsabilité du chemin de fer n'est pas exclue selon l'alinéa précédent, le chemin de fer répond pour le tout dans les limites de la présente Convention et sans préjudice de son recours éventuel contre le tiers.

§ 5. La présente Convention n'affecte pas la responsabilité qui peut incomber au chemin de fer pour les cas non prévus au § 1.

§ 6. Le "chemin de fer responsable" au sens de la présente Convention est celui qui, d'après la liste des lignes CIV, exploite la ligne sur laquelle l'accident s'est produit. S'il y a, d'après la liste mentionnée, coexploitation par deux chemins de fer, chacun de ces chemins de fer est responsable.

Article 3.

Dommages-intérêts en cas de mort du voyageur

§ 1. En cas de mort du voyageur, les dommages-intérêts comprennent:

a) les frais nécessaires consécutifs au décès, notamment ceux du transport du corps, d'inhumation et d'incinération;

b) si la mort n'est pas survenue immédiatement, les dommages-intérêts définis à l'article 4.

3 §. Järnvägen är helt eller delvis fri från denna ansvarighet i den mån olyckshändelsen beror på fel eller försummelse av den resande eller av ett beteende av denne, som avviker från resandes normala beteende.

4 §. Järnvägen är fri från denna ansvarighet, om olyckshändelsen beror av sådant beteende av tredje man som järnvägen, även om den iakttagit den omsorg som förhållandena påkallat, ej kunnat undvika och vars följder den ej kunnat förebygga.

Om järnvägens ansvarighet ej är utesluten enligt föregående stycke, svarar järnvägen för hela skadan inom de gränser som anges i denna konvention, dock utan inskränkning i den rätt till regress som järnvägen kan ha mot tredje man.

5 §. Denna konvention berör ej den ansvarighet som kan åvila järnvägen i annat fall än som avses i 1 §.

6 §. Med "ansvarig järnväg" förstås i denna konvention den järnväg som enligt den i CIV nämnda listan över linjer trafikerar den linje på vilken olyckshändelsen inträffade. Föreligger enligt denna lista samtrafik av två järnvägar, är var och en av dessa järnvägar ansvarig.

Artikel 3

Ersättning om resande dödas

1 §. Om resande dödas, skall ersättningen omfatta:

a) de nödvändiga kostnader som föranleds av dödsfallet, särskilt kostnaderna för transport av kvarlevorna, begravning och eldbegångelse;

b) om döden ej inträffat omedelbart, de ersättningsposter som anges i artikel 4.

§ 2. Si, par la mort du voyageur, des personnes envers lesquelles il avait ou aurait eu à l'avenir une obligation alimentaire, en vertu de la loi, sont privées de leur soutien, il y a également lieu de les indemniser de cette perte. L'action en dommages-intérêts des personnes dont le voyageur assumait l'entretien sans y être tenu par la loi reste soumise au droit national.

Article 4.

Dommages-intérêts en cas de blessures du voyageur

En cas de blessures ou de toute autre atteinte à l'intégrité physique ou mentale du voyageur, les dommages-intérêts comprennent:

- a) les frais nécessaires, notamment ceux de traitement et de transport;
- b) la réparation du préjudice causé, soit par l'incapacité de travail totale ou partielle, soit par l'accroissement des besoins.

Article 5.

Réparation d'autres préjudices

Le droit national détermine si et dans quelle mesure le chemin de fer est tenu à verser des dommages-intérêts pour des préjudices autres que ceux prévus aux articles 3 et 4, notamment les préjudices moral et physique (*pretium doloris*) et esthétique.

Article 6.

Forme et limitation des dommages-intérêts en cas de mort ou de blessures du voyageur

§ 1. Les dommages-intérêts prévus à l'article 3, § 2, et à l'article 4, lettre b), doivent être alloués sous forme de capital; toutefois, si le droit national permet l'allocation d'une rente, ils sont alloués sous cette forme lorsque le voyageur lésé ou les ayants droit désignés à l'article 3, § 2, le demandent.

2 §. Kommer genom den resandes död någon, gentemot vilken den döde var eller framdeles skulle ha blivit underhållsskyldig enligt lag, att berövas sitt underhåll, skall ersättning likaledes lämnas för sådan förlust. I fråga om ersättningskrav av någon, som den resande, utan att vara förpliktad därtill enligt lag, åtagit sig att underhålla, skall nationell lag tillämpas.

Artikel 4

Ersättning om resande skadas

Om resande tillfogas kroppsskada eller eljest utsättes för kroppsligt eller själsligt men, skall ersättningen omfatta:

- a) nödvändiga kostnader, särskilt kostnader för vård och transport,
- b) gottgörelse för inkomstbortfall till följd av förlorad eller nedsatt arbetsförmåga och för ökning av levnadskostnaderna.

Artikel 5

Ersättning för annan skada

Nationell lag avgör om och i vilken mån järnvägen är skyldig att betala ersättning för andra skador än sådana som avses i artiklarna 3 och 4, särskilt för själsligt lidande, sveda och värk och förändring av utseendet.

Artikel 6

Ersättningens form och begränsning om resande dödas eller skadas

1 §. Ersättning som avses i artikel 3, 2 § och i artikel 4 under b) skall utges som engångsbelopp. Ersättningen skall dock utgå som livränta, om nationell lag tillåter det och resande som lidit skadan eller rättsinnehavare som avses i artikel 3, 2 § begär det.

§ 2. Le montant des dommages-intérêts à allouer en vertu du § 1 est déterminé selon le droit national. Toutefois, pour l'application de la présente Convention, il est fixé une limite maximale de 200 000 francs en capital ou en rente annuelle correspondant à ce capital, pour chaque voyageur, dans le cas où le droit national prévoit une limite maximale d'un montant inférieur.

Article 7.

Limitation des dommages-intérêts en cas d'avarie ou de perte d'objets

Quand, en vertu des dispositions de la présente Convention, des dommages-intérêts pour avarie ou pour perte totale ou partielle des objets que le voyageur victime d'un accident avait, soit sur lui, soit avec lui comme colis à main, y compris les animaux, sont mis à la charge du chemin de fer, il peut être réclamé la réparation du dommage, jusqu'à concurrence de 2 000 francs par voyageur.

Article 8.

Montant des dommages-intérêts en cas de dol ou de faute lourde

Les dispositions des articles 6 et 7 de la présente Convention ou celles prévues par le droit national qui limitent à un montant déterminé les indemnités ne s'appliquent pas si le dommage résulte d'un dol ou d'une faute lourde du chemin de fer.

Article 9.

Intérêts et restitution des indemnités

§ 1. L'ayant droit peut demander des intérêts de l'indemnité, qui sont calculés à raison de cinq pour cent l'an. Ces intérêts courent du jour de la réclamation administrative ou, s'il n'y a pas eu de réclamation, du jour de la demande en justice. Toutefois, pour les indemnités dues en vertu des articles 3 et 4, les intérêts ne courent que du jour où

§ 2. Storleken av den ersättning som skall utges enligt 1 § bestämmas efter nationell lag. Vid tillämpning av denna konvention gäller dock en begränsning av engångsbelopp eller mot sådant belopp svarande livränta till 200 000 franc per resande, om den nationella lagen föreskriver begränsning till ett lägre belopp.

Artikel 7

Begränsning av ersättningen för skadad eller förlorad egendom

Är järnvägen enligt denna konvention skyldig att betala ersättning för att sådan egendom skadats eller helt eller delvis gått förlorad som resande, vilken kommit till skada, hade på sig eller med sig såsom handresgods, däri inbegripet djur, kan skadestånd krävas med högst 2 000 franc per resande.

Artikel 8

Ersättningens belopp vid uppsåt eller grov vårdslöshet

De bestämmelser i artiklarna 6 och 7 i denna konvention eller de bestämmelser i nationell lag vilka begränsar ersättningen till visst belopp är ej tillämpliga om skadan orsakats uppsåtligen eller av grov vårdslöshet från järnvägens sida.

Artikel 9

Ränta och återbetalning av ersättning

§ 1. Den som har rätt till ersättning får kräva ränta på denna efter fem procent per år. Räntan beräknas från den dag då anspråk framställdes i administrativ ordning eller, om sådant anspråk ej framställdes, från den dag då talan väcktes vid domstol. På ersättning enligt artiklarna 3 och 4 utgår dock ränta först från den dag då de omständigheter före-

les faits qui ont servi à la détermination de leur montant se sont produits, si ce jour est postérieur à celui de la réclamation ou de la demande en justice.

§ 2. Toute indemnité indûment perçue doit être restituée.

*Article 10.
Interdiction de limiter la
responsabilité*

Les dispositions tarifaires et les accords particuliers conclus entre le chemin de fer et le voyageur, qui tendent à exonérer d'avance, totalement ou partiellement, le chemin de fer de sa responsabilité en vertu de la présente Convention, ou qui ont pour effet de renverser le fardeau de la preuve incombant au chemin de fer, ou qui établissent des limites inférieures à celles qui sont fixées à l'article 6, § 2, et à l'article 7, sont nuls de plein droit. Cette nullité n'entraîne toutefois pas celle du contrat de transport, qui reste soumis aux dispositions de la CIV et de la présente Convention.

*Article 11.
Responsabilité du chemin de fer
pour ses agents*

Le chemin de fer est responsable des agents attachés à son service et des autres personnes qu'il emploie pour l'exécution d'un transport dont il est chargé.

Toutefois, si, à la demande des voyageurs, les agents du chemin de fer leur rendent des services qui n'incombent pas au chemin de fer, ils sont considérés comme agissant pour le compte des voyageurs à qui ils rendent ces services.

*Article 12.
Exercice d'actions non prévues
par la présente Convention*

Dans les cas prévus à l'article 2, § 1, toute action en responsabilité, à quelque titre que

bragts vilka lagts till grund för fastställandet av ersättningsbeloppet, om denna dag är senare än dagen för anspråkets framställande eller talans väckande.

2 §. Ersättning som erhållits utan att rätt därtill förelegat skall återbetalas.

*Artikel 10
Förbud mot inskränkning av
ansvarigheten*

Tariffbestämmelser eller särskilda överenskommelser mellan järnvägen och den resande med syfte att i förväg helt eller delvis befria järnvägen från dess ansvarighet enligt denna konvention eller att omkasta bevisbördan som åvilar järnvägen eller att sätta lägre gränser för ersättningens storlek än som fastställts i artikel 6, 2 § och artikel 7, är ogiltiga. Denna ogiltighet medför dock ej att befodringsavtalet blir ogiltigt. Detta förblir underkastat bestämmelserna i CIV och denna konvention.

*Artikel 11
Järnvägens ansvarighet för
sin personal*

Järnvägen är ansvarig för personer som är anställda i dess tjänst och för andra personer som den anlitar för utförandet av befodran.

Om järnvägens personal på resandes begäran utför tjänst som det ej åligger järnvägen att lämna, skall dock personalen anses handla på uppdrag av den resande åt vilken tjänsten lämnas.

*Artikel 12
Anspraak som framställs på annan grund
än konventionen*

I fall som avses i artikel 2, 1 § får anspråk på ersättning, oavsett vilken grund som åbe-

ce soit, ne peut être exercée contre le chemin de fer que dans les conditions et limites prévues par la présente Convention.

Il en est de même pour toute action exercée contre les personnes dont le chemin de fer répond en vertu de l'article 11.

Article 13.

Réclamations administratives

§ 1. Les réclamations en dommages-intérêts en vertu de la présente Convention sont facultatives; elles peuvent être présentées à l'un des chemins de fer suivants, pour autant qu'il ait son siège social sur le territoire d'un Etat partie à la dite Convention:

- 1) le chemin de fer responsable; si d'après l'article 2, § 6, deux chemins de fer sont responsables, à l'un de ceux-ci;
- 2) le chemin de fer de départ;
- 3) le chemin de fer de destination;
- 4) le chemin de fer du domicile ou de la résidence habituelle du voyageur.

§ 2. Les réclamations doivent être adressées par écrit. Les pièces que l'ayant droit juge utile de joindre à sa réclamation doivent être présentées soit en originaux, soit en copies, celles-ci dûment légalisées si le chemin de fer le demande.

Article 14.

Chemin de fer contre lequel l'action judiciaire peut être exercée

L'action judiciaire en dommages-intérêts fondée sur la présente Convention ne peut être exercée que contre le chemin de fer responsable.

En cas de coexploitation par deux chemins de fer, le demandeur a le choix entre ceux-ci. Ce droit d'option s'éteint dès que l'action est intentée contre l'un d'eux.

ropas, göras gällande mot järnvägen endast under de förutsättningar och med de begränsningar som föreskrives i denna konvention.

Vad nu sagts gäller också anspråk mot envar, för vilken järnvägen svarar enligt artikel 11.

Artikel 13

Framställande av anspråk i administrativ ordning

1 §. Anspråk på ersättning enligt denna konvention får göras gällande i administrativ ordning genom att anspråket framställs hos järnväg som nämns nedan och som har sitt säte inom konventionsstats område:

- 1) den ansvariga järnvägen eller, om enligt artikel 2, 6 § två järnvägar är ansvariga, en av dessa,
- 2) järnvägen i avreseorten,
- 3) järnvägen i bestämmelseorten,
- 4) järnvägen i den resandes hemort eller vanliga uppehållsort.

2 §. Framställning om ersättning skall inges skriftligen. Handlingar, som bifogas framställningen, skall inges i original eller i avskrift, som skall vara behörigen bestyrkt, om järnvägen begär det.

Artikel 14

Järnvägar mot vilka rättegång får föras

Rättegång om ersättningsanspråk som grundas på denna konvention får föras endast mot den ansvariga järnvägen.

Vid samtrafik mellan två järnvägar har käranden fritt val mellan dem. Denna valrätt upphör, så snart talan har anhängiggjorts mot en av dem.

*Article 15.
Compétence*

Les actions judiciaires fondées sur la présente Convention ne peuvent être intentées que devant le juge compétent de l'Etat sur le territoire duquel l'accident du voyageur s'est produit, à moins qu'il n'en soit décidé autrement dans les accords entre Etats ou les actes de concession.

*Article 16.
Extinction des actions*

§ 1. L'ayant droit perd son droit d'action s'il ne signale pas l'accident du voyageur, dans les trois mois à compter de la connaissance du dommage, à l'un des chemins de fer auxquels une réclamation administrative peut être présentée selon l'article 13.

Lorsque l'accident est signalé verbalement par l'ayant droit, attestation de cet avis verbal doit lui être délivrée par le chemin de fer auquel l'accident a été signalé.

§ 2. Toutefois, l'action n'est pas éteinte:

a) si, dans le délai prévu au § 1, l'ayant droit a présenté une réclamation administrative auprès de l'un des chemins de fer désignés à l'article 13, § 1;

b) si l'ayant droit fournit la preuve que l'accident a eu pour cause une faute du chemin de fer;

c) si l'accident n'a pas été signalé, ou a été signalé en retard, à la suite de circonstances qui ne sont pas imputables à l'ayant droit;

d) si, pendant le délai mentionné au § 1, le chemin de fer responsable, ou, si d'après l'art. 2, § 6, deux chemins de fer sont responsables, l'un de ceux-ci, a eu connaissance de l'accident du voyageur par une autre voie.

*Artikel 15
Behörig domstol*

Talan som grundas på denna konvention får föras endast vid behörig domstol i stat, på vars område olyckshändelsen inträffat, om ej annat föreskrives i mellanstatlig överenskommelse eller i koncessionsbeslut.

*Artikel 16
Förlust av rätten att framställa anspråk*

1 §. Den som lidit skada förlorar sin rätt att framställa anspråk på ersättning, om han ej inom tre månader från det han fick kännedom om skadan lämnar meddelande om den olyckshändelse, som drabbat den resande, till en av de järnvägar hos vilka anspråk i administrativ ordning kan framställas enligt artikel 13.

Lämnas sådant meddelande muntligen, skall den järnväg som mottagit det muntliga meddelandet utfärda bekräftelse på mottagandet.

2 §. Rätten att göra anspråk gällande är likväl icke förlorad,

a) om den skadelidande inom den frist som anges i 1 § i administrativ ordning har framställt krav på ersättning hos någon av de järnvägar som anges i artikel 13, 1 §,

b) om den skadelidande visar att olyckshändelsen orsakats av fel eller försummelse från järnvägens sida,

c) om meddelande om olyckshändelsen ej lämnats eller ej lämnats i tid till följd av omständighet som ej kan läggas den skadelidande till last,

d) om den ansvariga järnvägen eller, när enligt artikel 2, 6 § två järnvägar är ansvariga, en av dem inom den frist som anges i 1 § på annat sätt fått kännedom om att den resande kommit till skada.

*Article 17.**Prescription des actions*

§ 1. Les actions en dommages-intérêts fondées sur la présente Convention sont prescrites:

a) pour la victime, par trois ans à compter du lendemain de l'accident;

b) pour les autres ayants droit, par trois ans à compter du lendemain du décès de la victime, sans que ce délai puisse toutefois dépasser cinq ans à compter du lendemain de l'accident.

§ 2. En cas de réclamation administrative adressée au chemin de fer conformément à l'article 13, les trois délais de prescription prévus au § 1 sont suspendus jusqu'au jour où le chemin de fer rejette la réclamation par écrit et restitue les pièces qui y étaient jointes. En cas d'acceptation partielle de la réclamation, la prescription ne reprend son cours que pour la partie de la réclamation qui reste litigieuse. La preuve de la réception de la réclamation ou de la réponse et celle de la restitution des pièces sont à la charge de la partie qui invoque ce fait.

Les réclamations ultérieures ayant le même objet ne suspendent pas la prescription.

§ 3. L'action prescrite ne peut plus être exercée, même sous forme d'une demande reconventionnelle ou d'une exception.

§ 4. Sous réserve des dispositions qui précèdent, la prescription est réglée par le droit national.

*Article 18.**Droit national*

§ 1. A défaut de stipulations dans la présente Convention, le droit national est applicable.

§ 2. Pour l'application de cette Convention, on entend par "droit national" le droit

*Artikel 17**Preskription av anspråk*

1 §. Ersättningsanspråk som grundas på denna konvention preskriberas

a) för resande, som kommit till skada, efter tre år, räknat från dagen efter olyckshändelsen,

b) för annan skadelidande efter tre år, räknat från dagen efter den resandes bortgång, dock senast efter fem år, räknat från dagen efter olyckshändelsen.

2 §. Framställes anspråk mot järnvägen i administrativ ordning enligt artikel 13, göres uppehåll i beräkningen av de tre i 1 § nämnda preskriptionsfristerna till den dag då järnvägen skriftligen avslår framställningen och återlämnar de handlingar som bifogats denna. Medgives anspråket delvis, börjar preskriptionstiden ånyo att löpa endast såvitt angår den del av anspråket som alltjämt är tvistig. Skyldigheten att bevisa att krav eller svar därpå har mottagits eller att handlingarna har återlämnats åvilar den part som påstår att så har skett.

Förnyat krav, som avser samma sak, medför ej uppehåll i preskriptionstiden.

3 §. Anspråk som har preskriberats får ej göras gällande ens genom genkärsmål eller yrkande om kvittning.

4 §. Med undantag för vad ovan sagts gäller för preskription nationell lag.

*Artikel 18**Nationell lag*

1 §. I den mån tillämpliga regler saknas i denna konvention gäller nationell lag.

2 §. Vid tillämpning av denna konvention förstås med "nationell lag" rättsreglerna,

de l'Etat sur le territoire duquel l'accident du voyageur s'est produit, y compris les règles relatives aux conflits de lois.

Article 19.

Règles générales de procédure

Pour tous les litiges auxquels donne lieu l'application de la présente Convention, la procédure à suivre est celle du juge compétent, sous réserve des dispositions contraires insérées dans cette Convention.

Article 20.

Exécution des jugements.

Cautions

§ 1. Lorsque les jugements prononcés, en vertu des dispositions de la présente Convention, contradictoirement ou par défaut par le juge compétent sont devenus exécutoires d'après les lois appliquées par ce juge, ils deviennent exécutoires dans chacun des autres Etats contractants aussitôt après accomplissement des formalités prescrites dans l'Etat intéressé. La révision du fond de l'affaire n'est pas admise.

Cette disposition ne s'applique pas aux jugements qui ne sont exécutoires que provisoirement, non plus qu'aux condamnations en dommages-intérêts qui seraient prononcées, en sus des dépens, contre un demandeur à raison du rejet de sa demande.

Les transactions conclues entre les parties devant le juge compétent, en vue de mettre fin à une contestation, et au sujet desquelles un procès-verbal a été dressé judiciairement, ont valeur de jugement.

§ 2. La caution à fournir pour assurer le paiement des dépens ne peut être exigée à l'occasion des actions judiciaires fondées sur la présente Convention.

däri inbegripet den internationellt-privaträttsliga regleringen, i den stat på vars område den resande kom till skada.

Artikel 19

Allmänna föreskrifter om rättegången

I tvist rörande anspråk som omfattas av denna konvention tillämpas det rättegångsförfarande som gäller för den behöriga domstolen, om ej annat föreskrives i konventionen.

Artikel 20

Verkställighet av domar.

Ställande av säkerhet

§ 1. Har dom meddelats på grundval av denna konvention av behörig domstol efter parternas hörande eller treds-kovis och får domen verkställas enligt den lag som tillämpas av den domstolen, är den verkställbar i annan konventionsstat, så snart de föreskrifter uppfyllts som gäller i den staten. Omprövning av domens sakinhåll får ej äga rum.

Denna bestämmelse är ej tillämplig på dom, som får verkställas endast interimistiskt, och ej heller på sådan föreskrift i dom varigenom en kärande ålagts att utöver rättegångskostnader betala skadestånd med anledning av att hans talan ogillats.

Förlikning, som parterna ingått inför domstol för att bilägga tvist och som intagits i domstolens protokoll, likställs med dom.

§ 2. Krav på säkerhet för rättegångskostnad med anledning av talan som grundas på denna konvention får ej framställas.

Article 21.
Unité monétaire

Les sommes indiquées en francs dans la présente Convention sont considérées comme se rapportant au franc or d'un poids de 10/31 de gramme au titre de 0,900.

Article 22.
Transports mixtes

§ 1. Sous réserve de la disposition du § 2, la présente Convention n'est pas applicable aux dommages survenus pendant le transport sur des lignes de services automobiles ou de navigation inscrites sur la liste des lignes CIV.

§ 2. Toutefois, lorsque les véhicules ferroviaires sont transportés par ferry-boat, la présente Convention est applicable aux dommages visés à l'article 2, § 1, et causés par un accident en relation avec l'exploitation ferroviaire survenu pendant que le voyageur séjourne dans les dits véhicules, qu'il y entre ou qu'il en sort.

Pour l'application du présent paragraphe, on entend par "Etat sur le territoire duquel l'accident s'est produit", l'Etat dont le ferry-boat bat le pavillon.

§ 3. Lorsque, par suite de circonstances exceptionnelles, le chemin de fer se trouve dans l'obligation d'interrompre provisoirement son exploitation et transporte ou fait transporter les voyageurs par un autre moyen de transport, il est responsable d'après le droit afférent à ce moyen de transport. Néanmoins, les dispositions des articles 13 à 17, 18, § 2, 19 et 20 de la présente Convention demeurent applicables.

Article 23.
Responsabilité en cas
d'accidents nucléaires

Le chemin de fer est déchargé de la responsabilité qui lui incombe en vertu de la

Artikel 21
Myntenhet

När belopp i denna konvention anges i franc avses guldfranc med en vikt av 10/31 gram och en finhet av 0,900.

Artikel 22.
Kombinerad befordran

1 §. Utom i fall som avses i 2 § är denna konvention ej tillämplig på skada, som uppkommer under befordran på bil- eller sjöfartslinje vilken upptagits på den enligt CIV upprättade listan över linjer.

2 §. Befordras järnvägsvagn med färja, är dock denna konvention tillämplig på skada som avses i artikel 2, 1 § och som orsakas av en med järnvägsdriften sammanhängande olyckshändelse, vilken inträffar medan den resande befinner sig i järnvägsvagnen eller stiger på eller av denna.

Vid tillämpning av denna paragraf förstås med "stat på vars område olyckshändelsen inträffat" den stat vars flagga färjan för.

3 §. Om järnvägen till följd av särskilda omständigheter finner sig nödsakad att tillfälligt avbryta järnvägsdriften och befordrar eller låter befordra de resande med annat transportmedel, svarar järnvägen enligt de regler, som gäller för detta transportmedel. Bestämmelserna i artiklarna 13–17, 18, 2 §, 19 och 20 i denna konvention är likväldigt tillämpliga.

Artikel 23
Ansvarighet vid atomolycka

Järnvägen är fri från ansvarighet enligt denna konvention för skada som orsakats av

présente Convention, lorsque le dommage a été causé par un accident nucléaire et que, en vertu des prescriptions spéciales en vigueur dans un Etat contractant réglant la responsabilité dans le domaine de l'énergie nucléaire, l'exploitant d'une installation nucléaire ou une autre personne qui lui est substituée est responsable de ce dommage.

*Article 24.
Signature*

La présente Convention demeure ouverte jusqu'au 1^{er} juillet 1966 à la signature des Etats qui ont été invités à se faire représenter à la Conférence tenue à Berne du 21 au 26 février 1966.

*Article 25.
Ratification et mise en vigueur*

La présente Convention sera ratifiée et les instruments de ratification seront déposés le plus tôt possible auprès du Gouvernement suisse.

Lorsque la Convention aura été ratifiée par quinze Etats, le Gouvernement suisse se mettra en rapport avec les Gouvernements intéressés à l'effet de fixer avec eux la date d'entrée en vigueur.

*Article 26.
Adhésion*

Si un Etat partie à la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV) du 7 février 1970, qui n'a pas signé la présente Convention, veut adhérer à celle-ci, il en informera le Gouvernement suisse, qui en donnera connaissance aux Etats contractants.

Toute adhésion produit ses effets un mois après la date à laquelle le Gouvernement suisse a donné connaissance de la demande aux Etats contractants.

atomolycka för vilken innehavaren av atom-anläggning eller annan person i dennes ställe är ansvarig på grund av särskilda bestämmelser om ansvarighet på atomenergins område som är gällande i konventionsstat.

*Artikel 24
Undertecknande*

Denna konvention är fram till den 1 juli 1966 öppen för undertecknande av de stater som inbjudits att vara företrädare vid den konferens som avhölls i Bern den 21–26 februari 1966.

*Artikel 25
Ratifikation och ikraftträdande*

Denna konvention skall ratificeras, och ratifikationsinstrumenten skall snarast möjligt deponeras hos den schweiziska regeringen.

När konventionen ratificerats av femton stater, skall den schweiziska regeringen sätta sig i förbindelse med berörda regeringar för att med dem bestämma tidpunkten för ikraftträdandet.

*Artikel 26
Anslutning*

Om stat som har tillträtt det internationella fördraget om befordran med järnväg av resande och resgods (CIV) av den 7 februari 1970 men som ej har undertecknat förevarande konvention önskar ansluta sig till denna, skall staten därom underrätta den schweiziska regeringen, som meddelar detta till samtliga konventionsstater.

Anslutning till konventionen blir giltig en månad efter den dag då den schweiziska regeringen har lämnat konventionsstaterna meddelande om begäran om anslutning.

*Article 27.
Durée et révision*

La présente Convention a la même durée que la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV) du 7 février 1970; elle peut être révisée suivant la procédure prévue par celle-ci et, éventuellement, lui être intégrée.

*Article 28.
Textes de la Convention.
Traductions officielles*

La présente Convention a été conclue et signée en langue française selon l'usage diplomatique établi.

Au texte français sont joints un texte en langue allemande, un texte en langue anglaise, un texte en langue italienne et un texte en langue arabe, qui ont la valeur de traductions officielles.

En cas de divergence, le texte français fait foi.

*Artikel 27
Giltighetstid och revision*

Denna konvention har samma giltighetstid som det internationella fördraget om befordran med järnväg av resande och resgods (CIV) av den 7 februari 1970. Den kan revideras i den ordning som anges i CIV och eventuellt inarbetas i CIV.

*Artikel 28
Konventionstext.
Officiella översättningar*

Denna konvention har i överensstämmelse med diplomatisk sedvänja slutits och under-tecknats på franska språket.

Till den franska texten är fogade en text på tyska språket, en text på engelska språket, en text på italienska språket och en text på arabiska språket, vilka gäller som officiella översättningar.

Vid bristande överensstämmelse äger den franska texten vitsord.

Bilaga 2 Översikt

Översikt över tilläggskonventionens bestämmelser och deras motsvarigheter i förslaget till "Lag om järnvägs ansvarighet vid befordran av resande".

Tilläggskonventionen			Sakinnehåll	Motsvaras i förslaget av
Art.	§	stycke		
1	1		Tillämpningsområde. Definition av "resande"	Motsvarighet saknas
	2		Rätt för stat att från tillämpningen undanta resande som utsatts för skada i den staten och har medborgarskap eller stadigvarande uppehållsort där	Motsvarighet saknas
2	1	1	Grundförutsättningarna för järnvägens ansvarighet för personskada	3 § första stycket
		2	Grundförutsättningarna för järnvägens ansvarighet för sakskada	4 § första stycket
	2	Ansvarsfrihetsgrunden force majeure	3 § andra stycket	
	3	Ansvarsfrihetsgrunden culpa eller onormalt beteende hos den resande	8 § första stycket (med hänvisning till skadeståndslagen, SkL, 5:5)	
	4	1	Ansvarsfrihetsgrunden åtgärd av tredje man	3 § andra stycket
2		När skada orsakats av tredje man men skadefallet dock ej i sin helhet täcks av ansvarsfrihetsgrunden åtgärd av tredje man, skall järnvägen gentemot den skadelidande svara för hela skadan	Motsvarighet saknas	
5		Järnvägens ansvarighet för andra skador än som	Motsvarighet saknas	

Tilläggskonventionen			Sakinnehåll	Motsvaras i förslaget av
Art.	§	stycke		
			avses i art. 2, 1 § berörs ej av konventionen	
2	6		Definition av "den ansvariga järnvägen"	Motsvarighet saknas
3	1		Ovillkorlig ersättnings-skyldighet för direkta kostnader när resande skadats till döds	8 § första stycket (SkL 5:2)
		2	Ovillkorlig ersättnings-skyldighet gentemot den som förlorat underhåll genom resandes död, om underhållet grundades på laglig förpliktelse	8 § första stycket (SkL 5:3)
			Villkorlig ersättnings-skyldighet gentemot den som förlorat underhåll genom resandes död, om underhållet utgavs trots att laglig skyldighet därtill ej förelåg.	Motsvarighet saknas (om SkL ändras i enlighet med skadeståndskommitténs förslag att efterlevande skall ha rätt till skadestånd också i detta fall, bör i 8 § första stycket hänvisning göras även till det i detta sammanhang aktuella lagrummet i SkL).
4			Ovillkorlig skyldighet att utge ersättning för transport och vård av skadad, inkomstbortfall och fördyrade levnadsomkostnader	8 § första stycket (SkL 5:2)
5			Villkorlig skyldighet att ersätta annan skada till följd av att resande dödats eller skadats	8 § första stycket (SkL 5:2)
6	1		Underhåll till efterlevande och ersättning för inkomstbortfall eller fördyrade levnadsomkostnader skall utges i form av engångsbelopp om inte den berättigade begär livränta	12 §
		2	Vid personskada kan ersättningens storlek begränsas genom bestämmelse i nationell lag. Om sådan bestämmelse föreskriver	Motsvarighet saknas

Tilläggskonventionen		Sakinnehåll	Motsvaras i förslaget av
Art.	§ stycke		
		en lägre gräns än 200 000 franc per resande, skall dock vid tillämpning av konventionen ersättning kunna utgå upp till nämnda belopp	
7		Vid sakskada gäller begränsning av ersättning till 2 000 franc per resande	8 § andra stycket samt 13 §
8		Begränsning av ersättningens storlek får ej förekomma om uppsåt eller grov vårdslöshet ligger järnvägen till last	8 § andra stycket
9	1	Ränteberäkning	14 §
	2	Återbetalning av ersättning som utgått på oriktiga grunder	Motsvarighet saknas
10		Konventionens ansvarighets-, bevisbörde- och ersättningsbegränsningsregler skall anses som tvingande gentemot järnvägen	2 §
11	1	Järnvägen är ansvarig för sina anställda och andra personer som den anlitar för utförande av befordran	6 §
	2	Järnvägens ansvarighet omfattar dock ej handlingar som dess anställda på resandes begäran utfört för att biträda den resande, om det inte ålegat järnvägen att lämna sådant biträde	6 §
12	1	I fråga om sådana skadefall som omfattas av konventionen kan skadeståndsanspråk göras gällande bara under de förutsättningar och med de begränsningar som anges i konventionen, även om den skadelidande åberopar annan grund för sitt anspråk än konventionens regler	11 § första stycket
	2	Vad som gäller enligt art. 12 första stycket äger motsvarande tillämpning när	11 § andra stycket

Tilläggskonventionen			Sakinnehåll	Motsvaras i förslaget av
Art.	§	stycke		
			<p>talans förs mot någon, för vilken järnvägen svarar enligt art. 11</p>	
13	1		<p>Anspråk på skadeersättning kan göras gällande i administrativ ordning genom hänvändelse till någon av vissa särskilt angivna järnvägar</p>	<p>17 § första stycket, som hänvisar till vad regeringen föreskriver, jfr förslaget till Kungl. Maj:ts kungörelse om handläggning i administrativ ordning av vissa ersättningskrav mot järnväg m. m. (se s. 26)</p>
		2	<p>Framställs anspråk i administrativ ordning skall framställningen ha skriftlig form</p>	<p>Motsvarighet saknas Bestämmelser härom avses bli intagna i nyssnämnda författning</p>
14		1	<p>Talan om ersättning kan riktas endast mot den ansvariga järnvägen</p>	<p>Motsvarighet saknas</p>
		2	<p>Är två järnvägar ansvariga, kan talan riktas mot vilken som helst av dem. Sedan talan anhängiggjorts mot den ena, kan dock anspråk inte längre riktas mot den andra</p>	<p>Motsvarighet saknas</p>
15			<p>Domsrätt föreligger, om annat inte bestämts i fördrag eller koncessionsbeslut, endast i den stat, där den skadeorsakande händelsen inträffade</p>	<p>10 § första stycket</p>
16	1	1	<p>Den berättigade förlorar rätten att framställa anspråk, om han inte inom 3 månader från det han fick kännedom om skadan gör anmälan om den skadeorsakande händelsen till någon av de järnvägar som avses i art. 13</p>	<p>15 § första och andra styckena samt 16 §</p>
		2	<p>Sker anmälan muntligen, skall järnvägen utfärda intyg om att anmälan gjorts</p>	<p>Motsvarighet saknas Bestämmelser härom föreslås</p>

Tilläggskonventionen			Sakinnehåll	Motsvaras i förslaget av
Art.	§	stycke		
				bli intagna i den under art. 13 nämnda kungörelsen
16	2		Rätten att framställa anspråk går dock inte förlorad:	
	a)		om den berättigade inom tremånadersfristen gjort anspråket gällande i administrativ ordning enligt art. 13	15 § första stycket
	b)		om den berättigade visar att skadan orsakats genom vållande på järnvägens sida	15 § tredje stycket
	c)		om anmälan uteblivit eller gjorts för sent till följd av omständighet, som inte kan läggas den berättigade till last	16 §
	d)		om ansvarig järnväg före anmälningsfristens utgång på annat sätt fått kännedom om den skadeorsakande händelsen	15 § tredje stycket
17	1		Preskription av ersättningsanspråk	9 §
	2		Suspension av preskription när anspråk framställts i administrativ ordning	17 § andra stycket
	3		Preskriberad fordran får ej göras gällande genom genkätromål eller yrkande om kvittning	9 §
	4		Med undantag för bestämmelserna i art. 17, 1-3 §§ regleras preskriptionsfrågor av nationell rätt	Motsvarighet saknas
18	1		I den mån viss fråga inte är reglerad i konventionen skall nationell rätt tillämpas	Motsvarighet saknas
	2		Med "nationell rätt" förstås rätten i den stat, inom vars område den skadeorsakande händelsen inträffat, inbegripande statens	Motsvarighet saknas

Tilläggskonventionen			Sakinnehåll	Motsvaras i förslaget av	
Art.	§	stycke			
			internationellt-privaträttsliga regler		
19			För rättegångsförfarandet tillämpas de regler som gäller för den behöriga domstolen i den mån inte annat är föreskrivet i konventionen	Motsvarighet saknas	
20	1		Vissa domstolsavgöranden skall vara verkställbara i varje stat som är ansluten till konventionen	Motsvarighet saknas Bestämmelser om verkställighet föreslås bli införda i 1963 års lag	
		2	Ställande av säkerhet för rättegångskostnader får inte fordras i tvist som faller under konventionen	Motsvarighet saknas Bestämmelser härom föreslås bli införda i kungörelsen (1964:872) om befrielse i visst fall för utlännning från skyldighet att i rättegång ställa säkerhet för kostnad och skada	
21			Med franc skall förstås en guldfranc med en vikt av 10/31 gram och en finhet av 0,900	13 §	
22	1		Konventionen skall i princip inte tillämpas i fråga om befordran på bil- eller sjöfartslinje som upptagits i centralbyråns lista	Motsvarighet saknas	
		2	1	Om järnvägsvagn befordras med färja, skall dock konventionen tillämpas på skador som avses i art. 2, 1 § och som till följd av järnvägsdriften åsamkats den resande medan han uppehöll sig i järnvägsvagnen eller steg på eller av denna	Motsvarighet saknas (fallet anses täckt av bestämmelserna i 3 §)
		2	2	Vid tillämpning av art. 22, 2 § första stycket skall som stat, inom vars område den skadeorsakande händelsen inträffat, anses den stat vars flagga färjan för	Motsvarighet saknas (jfr 10 § första stycket)

Tilläggskonventionen		Sakinnehåll	Motsvaras i förslaget av
Art.	§ stycke		
22	3	Om järnvägen på grund av extraordinära omständigheter tvingas att tillfälligt avbryta driften och i stället befordrar eller låter befordra de resande med annat befordringsmedel, skall järnvägen ansvara för skada enligt de regler som gäller för det använda befordringsmedlet, dock att konventionsbestämmelserna i art. 13–17, 18, 2 §, 19 och 20 skall tillämpas	5 och 18 §§
23		För atomolycka är järnvägen fri från ansvarighet enligt konventionen, om innehavare av atomanläggning eller annan i hans ställe svarar för skadan enligt de i fördragsstat gällande reglerna om ansvarighet för skada på atomenergins område	7 §
24– 28		Slutbestämmelser	Motsvarighet saknas

Statens offentliga utredningar 1974

Kronologisk förteckning

1. Orter i regional samverkan. A.
2. Ortsbundna levnadsvillkor. A.
3. Produktionskostnader och regionala produktionssystem. A.
4. Regionala prognoser i planeringens tjänst. A.
5. Boken Litteraturutredningens huvudbetänkande. U.
6. Förenklad konkurs m. m. Ju.
7. Barn- och ungdomsvård. S.
8. Rättegången i arbetsvister. A.
9. Samhälle och trossamfund. Sammanställning av remissyttranden över betänkanden av 1968 års beredning om stat och kyrka. U.
10. Data och näringspolitik. I.
11. Svensk industri. Delrapport 1. I.
12. Svensk industri. Delrapport 2. I.
13. Svensk industri. Delrapport 3. I.
14. Svensk industri. Delrapport 4. I.
15. Sänkt pensionsålder m. m. S.
16. Neutral bostadsbeskattning. Fi.
17. Solidarisk bostadspolitik. B.
18. Solidarisk bostadspolitik. Bilagor. B.
19. Högskoleutbildning. Läkarutbildning för sjuksköterskor. U.
20. Förslag till skatteomläggning m. m. Fi.
21. Markanvändning och byggande. B.
22. Vattenkraft och miljö. B.
23. Reklam V. Information i reklamen. U.
24. Förslag till hamnlag. K.
25. Fri sterilisering. Ju.
26. Motorredskap. K.
27. Mindre brott. Ju.
28. Räntelag. Ju.
29. Att utvärdera arbetsmarknadspolitik. A.
30. Jordbruk i samverkan. Jo.
31. Unga lagöverträdare V. Ju.
32. Solidarisk bostadspolitik. Följdfrågor. B.
33. Att översätta Gamla testamentet. U.
34. Grafisk industri i omvandling. I.
35. Spridning av kemiska medel. Jo.
36. Skolan, staten och kommunerna. U.
37. Mut- och bestickningsansvaret. Ju.
38. FFV. Förenade fabriksverken. I.
39. Socialvården. Mål och medel. S.
40. Socialvården. Mål och medel. Sammanfattning. S.
41. Statsbidrag till kommunal färdtjänst, hemhjälp och familjedaghemverksamhet. Fi.
42. Barns fritid. S.
43. Utställningar. U.
44. Effekter av förpackningsavgiften. Jo.
45. Samordnad traktamentsbeskattning. Fi.
46. Befordringsförfarandet inom krigsmakten. Fö.
47. Installationssektorn. I.
48. Installationssektorn. Bilagor. I.
49. Bevissäkringslag för skatte- och avgiftsprocessen. Fi.
50. Information och medverkan i kommunal planering. Rapport. Kn.
51. Utbildning i förvaltning inom försvaret. Del 1. Fö.
52. Utbildning i förvaltning inom försvaret. Del 2. Fö.
53. Skolans arbetsmiljö. U.
54. Vidgad vuxenutbildning. U.
55. Utsökningsrätt XIII. Ju.
56. Närförläggning av kärnkraftverk. I.
57. Lägenhetsreserv. B.
58. Skolans arbetsmiljö. Bilagor. U.
59. Sexual- och samlevnadsundervisning. U.
60. Trafikbuller. Del I. Vägtrafikbuller. K.
61. Trafikbuller. Bilagedel. K.
62. Studiestöd åt vuxna. U.
63. Internationellt patentsamarbete I. H.
64. Energi 1985, 2000. I.
65. Energi 1985, 2000. Bilaga. I.
66. Svenska kyrkans gudstjänst. Huvudgudstjänster och övriga gudstjänster. Band 1. Gudstjänstordning m. m. U.
67. Svenska kyrkans gudstjänst. Huvudgudstjänster och övriga gudstjänster. Bilaga 1. Gudstjänst i dag. Liturgiska utvecklingslinjer. U.
68. Svenska kyrkans gudstjänst. Huvudgudstjänster och övriga gudstjänster. Bilaga 2. Den liturgiska försöksverksamheten 1969-1972. U.
69. Invandrarutredningen 3. Invandrarna och minoriteterna. A.
70. Invandrarutredningen 4. Bilagor. A.
71. Om behörighet och antagning till högskolan. U.
72. Energiforskning. Program för forskning och utveckling. I.
73. Energiforskning. Expertmaterial utarbetat på uppdrag av energiprogramkommittén. Avdelning A. Utvinning av energiråvaror och industriell energiproduktion. I.
74. Energiforskning. Expertmaterial utarbetat på uppdrag av energiprogramkommittén. Avdelning B. Näringslivets energianvändning. I.
75. Energiforskning. Expertmaterial utarbetat på uppdrag av energiprogramkommittén. Avdelning C. Transporter och samfärdsel. I.
76. Energiforskning. Expertmaterial utarbetat på uppdrag av energiprogramkommittén. Avdelning D. Lokalkomfort och hushåll. I.
77. Värmeförsörjning enligt värmeplan. Ju.
78. Stålintustrins framtida utveckling. I.
79. Utbildning för arbete. A.
80. Jaktmarker. Jo.
81. Jaktmarker. Bilagor. Jo.
82. Samverkan för regional utveckling.
83. Generalklausul i förmögenhetsrätten. Ju.
84. Stat och kommun i samverkan. Kn.
85. Fotografering och integritet. Ju.
86. Kommunal biståndsverksamhet. Kn.
87. Trafikskadeersättning. Ju.
88. Europakonventionen och europeiska sociala stadgan. Ju.
89. Ny järnvägslagstiftning I. Ju.



Statens offentliga utredningar 1974

Systematisk förteckning

Justitiedepartementet

Förenklad konkurs m. m. [6]
Fri sterilisering. [25]
Mindre brott. [27]
Rättelag. [28]
Unga lagöverträdare V. [31]
Mut- och bestickningsansvaret. [37]
Utsökningsrätt XIII. [55]
Värmeförsörjning enligt värmeplan. [77]
Generalklausul i förmögenhetsrätten. [83]
Fotografering och integritet. [85]
Trafikskadeersättning. [87]
Europakonventionen och europeiska sociala stadgan. [88]
Ny järnvägslagstiftning I. [89]

Försvarsdepartementet

Befordringsförfarandet inom krigsmakten. [46]
Krigsmaktens förvaltningsutbildningsutredning. 1. Utbildning i förvaltning inom försvaret. Del. 1. [51]
2. Utbildning i förvaltning inom försvaret. Del 2. [52]

Socialdepartementet

Barn- och ungdomsvård. [7]
Sänkt pensionsålder m. m. [15]
Socialutredningen. 1. Socialvården. Mål och medel. [39] 2. Socialvården. Mål och medel. Sammanfattning. [40]
Barns fritid. [42]

Kommunikationsdepartementet

Förslag till hamnlag. [24]
Motorredskap. [26]
Trafikbulerutredningen. 1. Trafikbuler. Del I. Vägtrafikbuler. [60]
2. Trafikbuler. Bilagedel. [61]

Finansdepartementet

Neutral bostadsbeskattning. [16]
Förslag till skatteomläggning m. m. [20]
Statsbidrag till kommunal färdtjänst, hemhjälp och familjedaghemsvärksamhet. [41]
Samordnad traktamentsbeskattning. [45]
Beviskringslag för skatte- och avgiftsprocessen. [49]

Utbildningsdepartementet

Boken. Litteraturutredningens huvudbetänkande. [5]
Samhälle och trossamfund. Sammanställning av remissyttranden över betänkanen av 1968 års beredning om stat och kyrka. [9]
Högskoleutbildning. Läkarutbildning för sjuksköterskor. [19]
Reklam V. Information i reklamen. [23]
Att översätta Gamla testamentet. [33]
Skolan, staten och kommunerna. [36]
Utställningar. [43]
Skolans inre arbete. 1. Skolans arbetsmiljö. [53] 2. Skolans arbetsmiljö. Bilagor. [58]
Vidgad vuxenutbildning. [54]
Sexual- och samlevnadsundervisning. [59]
Studiestöd åt vuxna. [62]
1968 års kyrkohandboks kommitté. 1. Svenska kyrkans gudstjänst. Huvudgudstjänster och övriga gudstjänster. Band 1. Gudstjänstördning m. m. [66] 2. Svenska kyrkans gudstjänst. Huvudgudstjänster och övriga gudstjänster. Bilaga 1. Gudstjänst i dag. Liturgiska utvecklingslinjer. [67] 3. Svenska kyrkans gudstjänst. Huvudgudstjänster och övriga gudstjänster. Bilaga 2. Den liturgiska

försöksverksamheten 1969–1972. [68]
Om behörighet och antagning till högskolan. [71]

Jordbruksdepartementet

Jordbruk i samverkan [30]
Spridning av kemiska medel. [35]
Effekter av förpackningsavgiften. [44]
Jaktmarksutredningen. 1. Jaktmarker. [80] 2. Jaktmarker. Bilagor. [81]

Handelsdepartementet

Internationellt patentsamarbete I. [63]

Arbetsmarknadsdepartementet

Expertgruppen för regional utredningsverksamhet. 1. Orter i regional samverkan. [1] 2. Ortsbundna levnadsvillkor. [2] 3. Produktionskostnader och regionala produktionssystem. [3] 4. Regionala prognoser i planeringens tjänst. [4]
Rätttegången i arbetstvister. [8]
Att utvärdera arbetsmarknadspolitik. [29]
Invandrarutredningen. 1. Invandrarutredningen 3. Invandrarna och minoriteterna. [69] 2. Invandrarutredningen 4. Bilagor. [70]
Utbildning för arbete. [79]
Samverkan för regional utveckling. [82]

Bostadsdepartementet

Boende- och bostadsfinansieringsutredningarna. 1. Solidarisk bostadspolitik. [17] 2. Solidarisk bostadspolitik. Bilagor. [18] 3. Solidarisk bostadspolitik. Följdfrågor. [32] 4. Lägenhetsreserv. [57]
Markanvändning och byggnada. [21]
Vattenkraft och miljö. [22]

Industridepartementet

Data och näringspolitik. [10]
Industristrukturutredningen. 1. Svensk industri. Delrapport 1. [11] 2. Svensk industri. Delrapport 2. [12] 3. Svensk industri. Delrapport 3. [13] 4. Svensk industri. Delrapport 4. [14]
Grafisk industri i omvandling. [34]
FFV. Förenade fabriksverken. [38]
Installationsbranchutredningen. 1. Installationssektorn. [47] 2. Installationssektorn. Bilagor. [48]
Närförläggande av kärnkraftverk. [56]
Energi- och energiprognosutredningen. 1. Energi 1985, 2000. [64] 2. Energi 1985, 2000. Bilaga. [65]
Energiprogramkommittén. 1. Energiforskning. Program för forskning och utveckling. [72] 2. Energiforskning. Expertmaterial utarbetat på uppdrag av Energiprogramkommittén. Avdelning A. Utvinning av energiråvaror och industriell energiproduktion. [73] 3. Energiforskning. Expertmaterial utarbetat på uppdrag av Energiprogramkommittén. Avdelning B. Näringslivets energianvändning. [74] 4. Energiforskning. Expertmaterial utarbetat på uppdrag av Energiprogramkommittén. Avdelning C. Transporter och samfärdsel. [75] 5. Energiforskning. Expertmaterial utarbetat på uppdrag av Energiprogramkommittén. Avdelning D. Lokalkomfort och hus-häll. [76]
Stålindustrins framtida utveckling. [78]

Kommundepartementet

Information och medverkan i kommunal planering. Rapport. [50]
Stat och kommun i samverkan. [84]
Kommunal biståndsverksamhet. [86]

Kronologisk förteckning

1. Sverigefinnarna och deras organisationer
2. Naturorienterande ämnen i grundskolan i Norden, årskurserna 1-6
3. Förslag till Nordisk tentamensgyldighet
4. Grunnskolen i Norden
5. Specialundervisning i Norden
6. Færøylene i Norden
7. Høyere utdanning av sykepleiere
8. Äldres integration i samhället
9. Kontrollpolitik och narkotika



LiberFörlag
Allmänna Förlaget

ISBN 91-38-02013-0