

Nr 7

**Regeringens proposition med förslag till lag om järnvägs ansvarighet vid befordran av resande m. m.;**

bestutad den 3 juli 1975.

Regeringen föreslår riksdagen att antaga de förslag som har upptagits i bifogade utdrag av regeringsprotokoll ovan nämnda dag.

På regeringens vägnar

OLOF PALME

CARL LIDBOM

**Propositionens huvudsakliga innehåll**

I propositionen föreslås ny lagstiftning angående järnvägs ansvarighet vid befordran av resande.

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 är endast tillämplig beträffande resande i internationell befordran.

I propositionen föreslås en för inrikes och internationell befordran gemensam lag om järnvägs ansvarighet vid befordran av resande. Lagen bygger på konventionens reglering. Bestämmelserna i lagen är tvingande till den resandes förmån.

Lagens huvudprincip är att järnvägen skall svara för personskada som den resande åsamkats medan han befinner sig ombord på tåget eller är i färd med att stiga på eller av detta. Järnvägen ansvarar på objektiv grund, dvs. ansvaret är oberoende av om någon på järnvägens sida har gjort sig skyldig till fel eller försummelse.

Lagen innehåller även regler angående järnvägens ansvar för skada på handresgods. Har skadan uppkommit i samband med personskada skall skadan ersättas enligt samma grunder som personskadan. I annat fall krävs för att järnvägen skall bli ansvarig att fel eller försummelse ligger den till last.

Lagen hänvisar beträffande skadeståndets beräkning i huvudsak till skadeståndslagens regler. Järnvägens ansvar för sakskada är dock begränsat till visst högsta belopp.

Lagen innehåller vidare bl. a. regler om preskription och laga domstol.

För internationell befordran meddelas vissa särregler.

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

Härigenom föreskrives följande.

### 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 12–19 §§ gäller endast i fråga om sådan befordran enligt internationell färdhandling 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 medan han uppehöll sig i eller steg på eller av järnvägsfordon tillfogats personskada i följd av järnvägsdriften, skall järnvägen ersätta skadan, även om fel eller försummelse ej ligger järnvägen till last.

Järnvägen är fri från ansvarighet enligt första stycket, om skadan har orsakats av omständighet, som ej är hänförlig till själva järnvägsdriften och som järnvägen icke hade kunnat undgå eller förebygga följderna av, även om den hade vidtagit alla åtgärder som rimligen kunnat krävas av den.

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

Har i annat fall än som avses i första stycket egendom, som resande bar på sig eller medförde som handresgods, under befordringen helt eller delvis gått förlorad eller skadats är järnvägen ansvarig endast om fel eller försummelse ligger järnvägen till last.

5 § Om järnväg blir nödsakad att tillfälligt avbryta järnvägsdriften och befordrar eller låter befordra resande med annat transportmedel samt den resande till följd av denna befordran lider personskada eller sådan saskkada som avses i 4 §, är järnvägen ansvarig för skadan enligt de

regler som gäller för det använda befordringssättet. Bestämmelserna i 9 och 10 §§ skall dock tillämpas.

6 § Järnvägen är ansvarig för vad den som är anställd hos järnvägen eller i annan egenskap anlitas för järnvägsdriften gör eller underlåter i tjänsten eller eljest under medverkan i järnvägsdriften.

7 § Om atomskada gäller särskilda bestämmelser.

#### **Ersättningens storlek m. m.**

8 § I fråga om skadestånd enligt denna lag gäller 5 kap. samt 6 kap. 1 och 3 §§ skadeståndslagen (1972:207).

Vid sakskada är järnvägens ersättningsskyldighet begränsad till 5 000 kronor för varje 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 förlorad, om talan icke har väckts inom tre år från det den händelse inträffade som orsakade skadan eller, i fråga om anspråk som grundas på att händelsen lett till den 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 den skadeorsakande händelsen inträffat i samband med trafik på bana inom Sverige eller trafik med svensk tågfarja.

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 tågfarja, ort på tågfarjelinjen.

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

Vad i första stycket sägs gäller även om anspråk som avses där riktas mot någon, för vilken järnvägen svarar enligt 6 §.

#### **Särskilda bestämmelser om internationell befordran**

12 § Vid internationell befordran skall i stället för 6 kap. 1 § skadeståndslagen gälla, att skadestånd jämkas i den mån vållande på den skadelidandes sida har medverkat till skadan.

13 § Ersättning för framtida inkomstförlust eller förlust av underhåll fastställes i form av engångsbelopp, om den skadelidande ej begär annat.

14 § 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 francs. Med franc förstås en guldfranc med en vikt av tio trettioendels gram och niohundra tusendelars finhet.

15 § På fordran som avser ersättning enligt 3 § eller 4 § första stycket utgår ränta med fem procent per år från och med den dag då förfarande som avses i 18 § första stycket inleddes eller, om sådant förfarande ej har inletts, från och med den dag då talan väcktes. Avser ersättningen kostnader vid personskada, inkomstförlust eller förlust av underhåll, utgår dock ränta först från och med den dag då järnvägen har fått tillgång till den utredning som behövs för att ersättningens belopp skall kunna bestämmas.

16 § Den som vill kräva ersättning för skada vid internationell befordran skall inom tre månader från det han fick kännedom om skadan lämna meddelande om skadefallet.

Meddelande skall lämnas till någon av följande järnvägar, förutsatt att järnvägen har sitt säte i 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. järnväg i avresorten,
3. järnväg i bestämmelseorten,
4. järnväg 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 detta, behöver meddelande ej lämnas.

17 § Den som ej iakttagit skyldighet enligt 16 § att lämna meddelande om skadefallet har förlorat rätten till ersättning, om ej underlåtenheten beror på förhållande som icke kan läggas honom till last som försummelse.

18 § Den som utan att väcka talan vill kräva ersättning för skada vid internationell befordran skall framställa kravet skriftligen hos någon av de järnvägar som anges i 16 §. Regeringen meddelar närmare föreskrifter om järnvägs handläggning av sådant ersättningskrav.

Framställes anspråk på ersättning enligt första stycket, 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, fortsät-

ter angivna tid att löpa endast beträffande vad som kvarstår såsom tvistigt. Påstår någon att krav eller svar på detta har mottagits av motparten eller att handlingarna återställts, ankommer det på honom att styrka att så har skett. Förnyat krav rörande samma sak medför ej ytterligare uppehåll i beräkningen av den tid inom vilken talan skall väckas.

19 § 1 fall som avses i 5 § skall vid internationell befordran, förutom 9 och 10 §§, även 16-18 §§ tillämpas.

-----  
Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

## 2 Förslag till

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

Härigenom föreskrives i fråga om lagen (1886:7 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*

#### *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 *strafflagen* stadgade grunder såsom om han själv vållat skadan.

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 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*

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

*beträffande egendom, som resande bar på sig eller medförde som handresgods under befordran, lagen (1975:00) om järnvägs ansvarighet vid befordran av resande.*

---

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

### 3 Förslag till

#### **Lag om ändring i lagen (1974:744) om verkställighet av utländsk dom som meddelats enligt vissa internationella järnvägsfördrag m. m.**

Härigenom förordnas att 1 § lagen (1974:744) om verkställighet av utländsk dom som meddelats enligt vissa internationella järnvägsfördrag m. m. skall ha nedan angivna lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

#### 1 §

Dom som grundas på det internationella fördraget om godsbefordran med järnväg (CIM) eller på det internationella fördraget om befordran med järnväg av resande och resgods (CIV), vilka fördrag avslutades i Bern den 7 februari 1970, får verkställas här i riket enligt denna lag. Detta gäller dock ej sådan föreskrift i dom som ålägger käranden att förutom rättegångskostnad betala skadestånd på grund av att hans talan har ogillats.

*Motsvarande gäller dom som grundas på tilläggskonventionen till det internationella fördraget om befordran med järnväg av resande och resgods, avslutad i Bern den 26 februari 1966.*

Med järnväg förstås i denna lag transportföretag inom eller utom riket, vars trafik omfattas av *fördrag som avses i första stycket.*

Med järnväg förstås i denna lag transportföretag inom eller utom riket, vars trafik omfattas av *internationell överenskommelse som avses i första eller andra stycket.*

---

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

JUSTITIEDEPARTEMENTET

Utdrag  
PROTOKOLL  
vid regeringssammanträde  
1975-04-17

**Närvarande:** statsministern Palme, ordförande, och statsråden Sträng, Andersson, Johansson, Holmqvist, Aspling, Lundkvist, Geijer, Bengtsson, Norling, Löfberg, Lidbom, Carlsson, Feldt, Sigurdsen, Gustafsson, Zachrisson, Leijon, Hjelm-Wallén.

**Föredragande:** statsrådet Lidbom.

**Lagrådsremiss med förslag till lag om järnvägs ansvarighet vid befordran av resande, m. m.**

## 1 Inledning

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, som nu gäller mellan 23 europeiska och några utomeuropeiska stater, trädde i kraft den 1 januari 1973.

Med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande uppdrog jag i juni 1972 åt en särskild sakkunnig att lägga fram förslag till ny lagstiftning om befordran med järnväg.<sup>1</sup> I direktiven angavs att den sakkunnige så snart som möjligt borde lägga fram förslag till den lagstiftning som är nödvändig för Sveriges tillträde till 1966 års tilläggskonvention och de författningsändringar som därvid bör göras för att samordna reglerna om inrikes och internationell befordran av passagerare och bagage. Under en andra etapp borde utarbetas förslag till en samlad lagstiftning om järnvägsbefordran, innefattande den civilrättsliga regleringen av såväl passagerar- som godsbeordran. År 1974 avgav utredningen delbetänkandet (SOU 1974:89) Ny järnvägslagstiftning I - Järnvägs ansvarighet vid befordran

<sup>1</sup> Hovrättsrådet Ake Weidstam. Experter: departementsrådet Birgitta Blom, lagmannen Gunnar Torgils och byråchefen Sven Leffler.

av resande. De lagförslag som lagts fram i delbetänkandet bör fogas till protokollet i detta ärende som *bilaga 1*.

Yttranden över betänkandet har avgivits av justitiekanslern, hovrätten för Nedre Norrland, statens järnvägar (SJ), konsumentombudsmannen (KO), Stockholms läns landsting, Svenska kommunförbundet, Sveriges advokatsamfund, Svenska Försäkringsbolags riksförbund och Folksam. Stockholms läns landsting har bifogat yttranden från landstingets trafiknämnd och från Aktiebolaget Storstockholms lokaltrafik (SL).

## 2 Nordiskt samarbete

Danmark, Finland och Norge har tillträtt tilläggskonventionen. Konventionen har i dessa länder gjorts direkt tillämplig och har således inte transformerats till nationell lag. Danmark och Finland har särskild lagstiftning om inrikes järnvägsbefordran, vilket däremot saknas i Norge.

Järnvägsrätten håller på att omarbetas i samtliga tre länder. Längst har arbetet fortskridit i Norge, där en kommitté med uppdrag att utarbeta lagstiftning om järnvägens passageraransvar vid inrikes befordran beräknas lägga fram ett lagförslag under våren 1975. I Finland syftar man till en gemensam lag för alla former av järnvägsansvarighet, vilken man avser att arbeta fram under år 1975. I Danmark befinner sig utredningsarbetet ännu i ett inledningsskede.

De fyra nordiska utredningarna har haft två gemensamma överläggningar under 1973. Därjämte har nordiska departementsöverläggningar hållits i Stockholm den 4 februari 1975. De skilda utgångspunkterna för lagstiftningen i de olika länderna gör att något gemensamt nordiskt lagförslag ej kommit i fråga.

## 3 Gällande rätt

### 3.1 Inrikes befordran

#### 3.1.1 Lagstiftning

De grundläggande reglerna om järnvägens ansvarighet för personskada och för skada på egendom som ej av järnvägen mottagits för befordran finns i *lagen (1886:7 s. 1) angående ansvarighet för skada i följd av järnvägs drift*.

Enligt 1886 års lag är järnvägs innehavare skyldig att utge skadestånd om någon har avlidit eller lidit kroppsskada till följd av järnvägsdriften och dödsfallet eller kroppsskadan har vållats av någon som tillhör järnvägens förvaltning eller betjäning. Järnvägens innehavare har alltså principalansvar för sin personal men svarar 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 allmänna skadeståndsregler, dvs. numera av skadeståndslagen (1972:207). Det saknar betydelse för ansvarigheten om den skadade är resande, anställd hos järnvägen eller utomstående.

Ett motsvarande ansvar har järnvägen enligt 1886 års lag för sakskada med undantag för skada på egendom som järnvägen mottagit till befordran. Ansvarigheten omfattar således handresgods men inte inskrivet resgods. Särskilda regler gäller dock för gnistskador, dvs. sådana skador som uppkommit genom att eld kommit lös från lokomotiv eller eldstad i annat järnvägsfordon. Vidare är ansvarigheten för skador genom inverkan av elektrisk ström och för atomskador särskilt reglerad genom lagen (1902:71 s. 1) innefattande vissa bestämmelser om elektriska anläggningar resp. atomansvarighetslagen (1968:45).

1886 års lag gäller enligt uttryckligt stadgande endast järnväg på vilken befordringen sker medelst ångkraft. Lagens bestämmelser har dock utsträcks att gälla eldriven järnväg genom 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. I praxis har därjämte skada som orsakats av dieseldrivet järnvägsfordon och av spårväg ansetts hänförlig under 1886 års lag.

Ansvarigheten avilar järnvägens innehavare. Härmed förstås enligt rättspraxis den som i eget namn och för egen räkning innehar spåraneläggningen även om själva utförandet av järnvägsdriften uppdragits åt annan. Enligt uttrycklig föreskrift skall den personal som faktiskt ombesörjer järnvägsdriften anses vara i den trafikerande järnvägens tjänst även om personalen i verkligheten är anställd hos annan järnvägsinnehavare eller endast tillfälligt anlitas för järnvägsdriften.

En järnvägsinnehavare är således ensam ansvarig inom sitt eget järnvägsområde men bär i gengäld inte någon ansvarighet enligt 1886 års lag när han trafikerar en främmande bana. Särskilda regler finns för det fall att skadan uppkommit på sådant område, t. ex. en bangård, som begagnas gemensamt av flera järnvägar.

Skadestånd enligt 1886 års lag preskriberas efter två år från den dag skadan inträffade. För avbrott av preskriptionstiden krävs att talan väcks vid domstolen.

Förutom i 1886 års lag finns i *järnvägstrafikstadgan* (1966:202) bl. a. vissa bestämmelser om befordran av handresgods. För det fall att handresgods har gått förlorat, minskats eller skadats föreskrivs i järnvägstrafikstadgan att järnvägen kan göras ansvarig endast om fel eller försummelse ligger järnvägen till last. Järnvägen är ansvarig för fel eller försummelse som dess anställda eller personer som den anlitas för järnvägsdriften gör sig skyldiga till i tjänsten. Den skadelidande är, om järnvägen är ansvarig för skadan, berättigad till full ersättning för denna. För s. k. dyrbarheter, dvs. pengar, värdepapper, dokument, föremål av ädel metall, ädelstenar, konstföremål och liknande behöver dock järnvägen inte utge högre ersättning än 1 000 kr för en och samma resande, om inte skadefallet har

orsakats med uppsåt eller grov oaktsamhet från järnvägens sida. Tillämpningen av järnvägstrafikstadgans regler kan således undantagsvis leda till annat resultat än om 1886 års lags regler används. Järnvägstrafikstadgans regler anses då böra tillämpas i den mån parterna får anses ha ingått det aktuella befodringsavtalet på grundval av dessa regler.

Järnvägstrafikstadgan innehåller dessutom bl. a. regler om reklamation och preskription.

### 3.1.2 Formulärrätt

Järnvägens befordran av en resande får i princip anses ske till uppfyllande av ett privaträttsligt avtal. Utrymmet för individuella variationer av innehållet i personbefodringsavtalet blir emellertid obetydligt då avtalsslutet sker genom att den resande utan några förhandlingar ansluter sig till standardvillkor som järnvägen ensidigt uppställt. Dessa villkor, som benämns normalvillkor, utarbetas gemensamt av SJ och Svenska Järnvägsföreningen, som är ett centralorgan för enskilda järnvägar. De olika järnvägarnas normalvillkor skiljer sig till innehållet inte från varandra och de är anpassade efter de föreskrifter som ges i järnvägstrafikstadgan vars regler är tvingande.

I fråga om ansvarighet för personskada som drabbat resande ges endast en hänvisning till tillämplig lagstiftning, i främsta rummet 1886 års lag. Emellertid förbehåller sig järnvägen att tvist om ersättning skall avgöras av skiljemän, varför skiljeavtal skall anses ingånget i och med att befodringsavtal sluts.

Beträffande järnvägens ansvarighet för handresgods innebär normalvillkoren att järnvägen friskriver sig från ansvar i andra fall än då vällande ligger järnvägen till last och i övrigt förbehåller sig de begränsningar som medges i järnvägstrafikstadgan. Den nämnda skiljeklausulen gäller även ersättning för skada på handresgods.

På personbefordran med tunnelbana eller spårväg kan föreskrifter i lokala förordningar vara tillämpliga. Standardvillkor liknande järnvägarnas normalvillkor lär ej förekomma.

### 3.2 Internationell befordran

År 1924 slöts det första internationella fördraget om internationell järnvägsbefordran av resande och resgods, vanligen kallat CIV efter den franska titeln.

Det ursprungliga fördraget har flera gånger ersatts med nya fördrag med samma benämning, senast 1961 och 1970. 1970 års CIV trädde i kraft den 1 januari 1975. Sverige har efter hand anslutit sig till fördragen. Genom kungörelse (1974:748) om internationell järnvägstransport har förordnats att 1970 års CIV skall lända till efterrättelse i Sverige. Vissa, främst exekutionsrättsliga frågor regleras i lagen (1974:744) om verkställighet av utländsk dom som meddelats enligt vissa internationella järnvägsfördrag m. m.

CIV innehåller vissa civilrättsliga regler om transportavtalet och om järnvägens ansvarighet vid befordran av inskrivet resgods och handresgods. Såvitt avser ansvarighet för personskador som åsamkas resande innehåller CIV emellertid inte några materiella regler utan endast en internationellt privaträttslig regel av innebörd att lagstiftningen i det land där skadan inträffade skall tillämpas. Beträffande handresgods föreskriver CIV att järnvägen bär ett culpaansvar. I övrigt innehåller CIV administrativa bestämmelser samt vissa process- och exekutionsrättsliga regler.

Som ett samordnande organ i det internationella järnvägssamarbetet fungerar sedan slutet av 1800-talet centralbyrån för internationella järnvägstransporter vilken har sitt säte i Bern.

## 4 1966 års tilläggskonvention till CIV

### 4.1 Konventionens tillkomst och anslutning

Som tidigare nämnts (avsnitt 3.2) innehåller CIV inte några materiella regler om järnvägs ansvarighet för personskada som tillfogas resande. Försök att i CIV inarbeta sådana regler gjordes visserligen på ett tidigt stadium men ledde inte till något resultat. Först på 1950-talet tog man ånyo upp frågan. Av olika skäl ansågs det emellertid inte lämpligt att ta in regler om järnvägens skadeståndsansvar för skador på resande i CIV. I stället utarbetades en särskild konvention som fick formen av en tilläggsöverenskommelse till CIV.

Konventionen avslutades den 26 februari 1966 i Bern och fick benämningen 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. Sedan beslut fattats om att 1961 års CIV från och med den 1 januari 1975 skulle ersättas av 1970 års CIV, 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.

Konventionstexten i den ändrade lydelsen jämte svensk översättning bör fogas till statsrådsprotokollet i detta ärende som *bilaga 2*.

Tilläggskonventionen har tillträtts av praktiskt taget alla västeuropeiska stater, de flesta östeuropeiska stater och några utomeuropeiska stater. Den gäller numera mellan 30 stater, nämligen Algeriet, Belgien, Bulgarien, Danmark, Finland, Frankrike, Förbundsrepubliken Tyskland, Grekland, Irak, Iran, Irland, Jugoslavien, Liechtenstein, Luxemburg, Marocko, Nederländerna, Norge, Polen, Portugal, Rumänien, Schweiz, Spanien, Storbritannien, Syrien, Tjeckoslovakien, Tunisien, Turkiet, Tyska Demokratiska Republiken, Ungern och Österrike.

#### 4.2 Konventionens huvuddrag

Konventionen är tillämplig på skador som åsamkas resande inom konventionsstats område i samband med en internationell befordran. Den gäller dock bara skador som uppkommer medan den resande befinner sig i järnvägsvagn eller stiger på eller av tåget.

Järnvägen åläggs ett objektiva skadeståndsansvar, dvs. ett ansvar som är oberoende av om någon på järnvägens sida har gjort sig skyldig till fel eller försummelse. I vissa fall är dock järnvägen befriad från skadeståndsansvar. Detta gäller om skadan orsakats av en omständighet som inte sammanhänger med järnvägsdriften (t. ex. stenras) eller av tredje man, under förutsättning att järnvägen inte ens med iakttagande av en långt driven omsorg kunnat undvika händelsen eller dess följder. Järnvägen går också fri från ansvar om den skadelidande själv har vällat skadan.

Konventionen innehåller vissa regler om vad som är ersättningsgill skada. Om den resande dödas utgår ersättning för begravningskostnader och andra nödvändiga kostnader som dödsfallet har medfört. Vidare utgår ersättning till efterlevande för förlust av lagstadgat underhåll. Har den resande tillfogats kroppsskada skall ersättning betalas för vårdkostnader och andra nödvändiga kostnader samt för inkomstförlust och för ökade levnadsomkostnader. Frågan om järnvägen är skyldig att utge ersättning för andra skador än som nu nämnts, t. ex. för sveda och värk, avgörs enligt nationell lag.

Konventionen gäller i princip bara i fråga om personskador. Har den resande i samband med personskada också förlorat eller fått sitt handbagage skadat är emellertid järnvägen ansvarig enligt konventionens regler för sådan sakkada. Detta ansvar är begränsat till 2 000 s. k. *Germinalfrancs* per resande vilket i svenskt mynt motsvarar ca 3 600 kr. Har skador orsakats uppsåtligen eller av grov vårdslöshet från järnvägens sida gäller dock inte denna begränsning av ansvaret.

Talan om ersättning får enligt konventionen bara föras vid domstol i den stat där olyckshändelsen inträffat. För att inte rätten att framställa ersättningskrav skall gå förlorat måste vissa reklamationsfrister iakttas. Ersättningsanspråk preskriberas efter tre år, räknat från dagen för olyckshändelsen. Vid dödsfall räknas dock preskriptionstiden från dödsfallet men för detta fall gäller en yttersta preskriptionstid av fem år räknat från dagen för olyckshändelsen.

Konventionen innehåller också vissa regler om förfarandet när resande vill framställa krav mot järnväg utan att inleda rättegång. Slutligen innehåller den bestämmelser om verkställighet av dom, om konventionens tillämplighet vid s. k. kombinerad befordran samt om frihet från ansvar för atomskador.

### 4.3 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 åtföljer en sändning som är underkastad bestämmelserna i det internationella fördraget om godsbefordran med järnväg (CIM), exempelvis djurskötare eller 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 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 dödats 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 hjulringsbrott, 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 bergssluttning 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 handlingsätt 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 beföringen 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 kostnader för transport av den döde och begravningskostnader. Enligt konventionstexten har järnvägen en skyldighet att ersätta kostnader som inte är "nödvändiga". Av förarbetena till konventionen framgår emellertid att man inte äsyftat 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 skadestandsfrågorna 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. En sådan tillämpning har i vart fall stöd i konventionens förarbeten.

*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 föräntas 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 skadestandsfrågan 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).

*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 utbetalningar (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 livränteformen inte används 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 regel om begränsning av skadeståndets storlek, när det gäller sakskada. Enligt denna artikel är nämligen järnvägen, om den befinnas 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 ersättningskyldighet 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 förelagat.

*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 tariffier 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 alltjämt 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 ansvarar järnvägen för två kategorier medhjälpare, nämligen dels järnvägens anställda, dels andra personer, av vilkas tjänster järnvägen begagnar sig vid utförandet av befodran. 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. 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. 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. Syftet med denna bestämmelse torde i första hand vara att utesluta eventuell konkurrens mellan konventionens ansvarighetsregler och de materiella reglerna i annan skadeståndsrätt. Dessutom torde den innebära att konventionens regler om preskription i art. 17 skall tillämpas, 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

sålendes 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, skadeståndsskyldighet inte åläggas medhjälparen med mindre sådan 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. 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, även om han har svårt att sätta sig i direkt förbindelse med den ansvariga järnvägen. Krav framställda på detta sätt benämnes i konventionen "anspråk i administrativ ordning".

Som framgår av § 2 har den som vill framställa anspråk i denna 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 upplagen på centralbyråns lista över CIV-linjer.

*Art 14:* I stället för att framställa kravet direkt till järnvägen kan den skadelidande väcka talan vid domstol. 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.

*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 i konventionen införts regler 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 självant 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 krav mot järnvägen enligt 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 ifrågavarande resande kommit till skada.

*Art. 17:* Har skadeståndsfordran 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 enligt art. 13, 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 ställningsstagande och återsänder de handlingar som den skadelidande eventuellt hade fogat till framställningen om ersättning. Skulle den skadelidande på nytt framställa samma anspråk, 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 vanlig 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 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.

Artikeln § 2 innehåller en processuell bestämmelse, vilken avser att beträffande käromål som grundas på konventionen hindra tillämpningen av nationella regler av innebörd att käranden skall ställa säkerhet för skada eller kostnad som hans talan kan försaka 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 värdeenheter. Sveriges Riksbank har i skrivelse den 25 september 1974 förordat att omräkning av guldfranc sker enligt det guldpris som baseras på kronans centralkurs och gulddinnehållet i de s. k. Special Drawing Rights. En matematisk beräkning enligt dessa grunder skulle 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 tåg färja. 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 att anordningarna för av- och påstigning varit otillfredsställande torde emellertid som regel få anses orsakade av järnvägsdriften.

Skada som inträffat ombord på tåg färja 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 tågspårning får fortsätta färden med buss – kan han alltså räkna sina ersättningskrav mot järnvägen. Denna svarar emellertid i sådana fall inte enligt de järnvägsrättsliga skadestandsreglerna utan efter de skadestandsregler som

gäller för det använda transportmedlet. Riktat den skadelidande sina anspråk mot järnvägen skall emellertid, trots att den materiella bedömningen av skadestandsfrågan 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 den ordning som anges i art. 13, 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 utesluta 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.

## 5 Utredningen

Som tidigare nämnts har utredningen enligt sina direktiv haft i uppdrag att i en första etapp av arbetet lägga fram förslag till den lagstiftning som erfordras för att Sverige skall kunna tillträda tilläggskonventionen och för att en samordning av reglerna om inrikes och internationell passagerarbefordran skall kunna åstadkommas.

Utredningen framhåller att konventionen nu gäller mellan ett stort antal europeiska och några utomeuropeiska stater, vilket får anses tyda på att konventionen allmänt uppfattats innebära en tillfredsställande reglering av berörda frågor. Utredningen, som delar denna uppfattning, föreslår att Sverige snarast skall ansluta sig till konventionen.

Utredningen erinrar om att en svensk anslutning till tilläggskonventionen inte innebär någon skyldighet för Sverige att tillämpa konventionsreglerna på andra resande än sådana som befordras på grund av internationell befordringshandling. Om nu gällande regler för järnvägsansvarighet 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. Konventionen ålägger järnvägen ett tämligen strängt ansvar, medan däremot gällande svensk rätt innebär att järnvägen blir ansvarig endast om järnvägen eller någon för vilken den svarar har gjort sig skyldig till fel eller försummelse. Såsom förutsatts i direktiven har

utredningen till undvikande av denna olikhet i behandlingen av olika passagerare föreslagit en långtgående samordning av reglerna för internationell och inrikes passagerarbefordran. Med hänsyn härtill finns enligt utredningen ingen anledning för Sverige att i samband med anslutningen till tilläggskonventionen göra förbehåll enligt art. 1 § 2.

I utredningens förslag till lag om järnvägs ansvarighet vid befordran tas i en första avdelning upp regler som är gemensamma för såväl inrikes som internationell befordran. Dessa regler föreslås få motsvarande tillämpning på tunnelbana och spårväg. I en andra avdelning återfinns särskilda bestämmelser om internationell befordran. Konventionens disposition har ej följts utan dess sakinnehåll har transformerats till lagtext av svensk typ.

I överensstämmelse med konventionen föreslås att lagen blir tillämplig på resande som uppehåller sig i järnvägsvagn eller är i färd med att stiga på eller av tåget. Som resande bör enligt utredningen i princip anses envar som på vanligt sätt har berett sig tillträde till tåget och faktiskt befordras med detta och som utan att försöka dölja sig uppehåller sig i de för allmänheten upplätta utrymmena. Det bör således inte krävas att ett befordringsavtal har ingåtts. Klara fall av tjuvåkare bör dock inte omfattas av lagen. Som resande bör enligt utredningen inte heller betraktas den järnvägspersonal som tjänstgör på tåget eller fullgör servicefunktioner i samband med befordringen, t. ex. personal i restaurangvagn. Enligt utredningens mening bör inte heller den betraktas som resande som, medan tåget står stilla, går ombord på tåget i annan avsikt än att företa resa, t. ex. varubud eller en person som hjälper en resande upp på tåget.

I fråga om ansvarighetens utformning föreslår utredningen i enlighet med konventionen att järnvägen skall pålägga ett objektivet ansvar för personskada som tillfogas resande genom händelse som sammanhänger med järnvägsdriften och för förlust av eller skada på handresgods som inträffar i samband med sådan personskada. Om den skadevällande händelsen framkallats genom inverkan av en för järnvägsdriften främmande omständighet och järnvägen ej kunnat undvika eller förebygga följderna av denna inverkan även om den vidtagit alla rimliga åtgärder, är järnvägen dock fri från ansvarighet.

För handresgodsskada utan samband med personskada föreslår utredningen att järnvägen endast skall svara om fel eller försummelse visas ligga den till last. Utredningen erinrar om att denna lösning är föreskriven i CIV. Enligt utredningens mening bör denna reglering av ansvarsfrågan accepteras också för annan befordran. Ifrågavarande egendom befinner sig mer eller mindre omedelbart i den resandes besittning medan det regelmässigt är omöjligt för järnvägen att utöva någon kontroll av den. Järnvägen måste därför i allmänhet antas sakna möjlighet att bevisa hur inträffad skada har uppkommit.

Vid skada som inträffat medan den resande befordrats med annat transportmedel, t. ex. buss, till följd av att järnvägsdriften tillfälligt måst avbrytas, ger utredningens förslag den resande möjlighet att vända sig

med krav mot järnvägen. Dess ansvarighet skall då bedömas enligt de regler som gäller för det använda befordringssättet, varvid dock lagförslagets preskriptionsregler och regler om laga domstol skall tillämpas.

Järnvägen åläggs enligt utredningsförslaget principalansvar för sina anställda och andra medhjälpare vid järnvägsdriften.

Konventionens regler om skadeståndets beräkning och om ansvarsfrihet vid medvällande har av utredningen ansetts förenliga med motsvarande regler i skadeståndslagen, vilka genom en hänvisning gjorts tillämpliga vid skador som omfattas av lagförslaget. Utredningen framhåller att det är tveksamt om den i svensk rätt gällande principen, att den efterlevandes egen försörjningsförmåga skall beaktas vid bedömningen av om ersättning bör utgå för mistat underhåll, är förenligt med konventionens art. 3 § 2. Utredningen anser dock att konventionsbestämmelsen bara fastslår principen att rätt till ersättning för förlust av försörjare föreligger men att de närmare förutsättningarna för denna skadeståndsrätt skall bedömas enligt den nationella lagen. Även i denna del kan därför enligt utredningen en hänvisning till skadeståndslagen göras.

Enligt konventionen är ersättningsskyldigheten vid sakskada begränsad till ett i guldfrancs angivet belopp f. n. motsvarande omkring 3 600 kr. Denna begränsningsregel har medtagits i lagförslaget men begränsningsbeloppet har beträffande inrikes befordran fastställts i kronor i stället för till ett belopp i guldfrancs. Utredningen föreslår att detta belopp fastställs till 5 000 kr. Begränsningen avseende sakskada får ej göras gällande när uppsåt eller grov vårdslöshet ligger järnvägen till last. Konventionens möjlighet att införa ett begränsningsbelopp även för personskada föreslår utredningen att man ej skall utnyttja.

De preskriptionsregler som ges i konventionen skall enligt förslaget gälla även beträffande inrikes befordran. Däremot ges de detaljerade reklamationsföreskrifterna ej motsvarande tillämpning. Utredningen anser att frånvaron av lagregler möjliggör för trafikföretagen att i sina befordringsvillkor ta in reklamationsbestämmelser, vilka förutsätts ej bli strängare än de som gäller för internationell befordran.

Beträffande internationell befordran måste däremot enligt utredningen särskilda reklamationsregler tas in i lagen svarande mot dem som konventionen innehåller. Reglerna innebär att reklamation i princip måste ske inom tre månader från det att den skadelidande fick kännedom om skadan. Har skadan vållats genom fel eller försummelse från järnvägens sida eller har järnvägen på annat sätt fått kännedom om skadan behöver reklamation dock inte ske.

Utredningens förslag till forumregel gör i den resandes intresse domstol i avreseorten, bestämmelseorten eller, vid skada i samband med tagfärjetrafik, ort på tågfärjelinjen behörig förutom de domstolar som kan vara behöriga enligt rättegångsbalken.

Genom en regel som avses bli tillämplig även för inrikes befordran görs lagförslagets regler om förutsättningar för och begränsningar av järnvägens ansvarighet tillämpliga även på anspråk som riktas mot järnvägen på annan grund eller mot någon som järnvägen ansvarar för.

Förutom de redan nämnda reglerna om beloppsbegränsning av ansvarigheten vid sakskada och om reklamation innehåller lagförslagets andra avdelning viss särreglering beträffande internationell befordran. Den skadelidande ges en ovillkorlig rätt att få ut ersättning i form av ett engångsbelopp för hinder eller förlust i sin näring eller för förlorat underhåll. Vidare ges särskilda regler om ränta på ersättningsbelopp och om skadeståndskrav som framställs utan domstols- eller skiljemannaförfarande.

Enligt utredningens förslag skall lagförslagets regler ej få åsidosättas genom avtal till den resandes nackdel.

## 6 Remissyttrandena

### 6.1 Allmänt

Utredningens förslag har i allt väsentligt tillstyrkts eller lämnats utan erinran av remissinstanserna. Endast i ett fåtal detaljfrågor har några remissinstanser förordat andra lösningar.

### 6.2 Svensk anslutning till tilläggskonventionen

Utredningens förslag att Sverige snarast skall ansluta sig till tilläggskonventionen tillstyrks av de remissinstanser som särskilt uttalat sig i frågan, nämligen *justitiekanslern, hovrätten för Nedre Norrland, KO* och *Sveriges advokatsamfund*.

*SJ*, som inte har uttalat sig i frågan om svensk anslutning till konventionen, framhåller att de av utredningen föreslagna reglerna för internationell befordran, vilka bygger på konventionen, i vissa avseenden är mindre fördelaktiga för de resande än de regler som föreslås gälla vid inrikes befordran. Den resandes rätt till ersättning för förlorat eller skadat handbagage i samband med personskada är sålunda till beloppet mer begränsad vid internationell befordran. Vidare gäller vissa reklamationsfrister vid sådan befordran. Resande med internationell biljett tillerkänns å andra sidan en förmånligare behandling genom att de har en ovillkorlig rätt att vid personskada erhålla ersättning med engångsbelopp. Särskilt med hänsyn till att järnvägsdriftens allmänna struktur - bortsett från färjetrafiken - är sådan att varje järnvägsföretags verksamhet är begränsad till det egna landet är det enligt *SJ*'s mening svårmotiverat att upprätthålla skillnader i järnvägens förhållande till de resande beroende på om de har sin avrese- eller bestämmelseort vid järnväg i annat land. Med den förbättrade lagstiftning som utredningen föreslagit beträffande järnvägens ansvar gentemot resande i allmänhet synes behovet och lämpligheten av särregler för CIV-resande bli att bedöma med hänsyn endast till angelägenheten i och för sig att skapa sådan formell överensstämmelse med konventionsinnehållet som krävs för svensk anslutning.

Genom att utredningen föredragit att samordna reglerna för internationell och inrikes befordran i en gemensam lag med i huvudsak samma regler för järnvägens ansvarighet i båda fallen förfaller enligt *hovrättens för Nedre Norrland* mening frågan om förbehåll enligt art. 1 § 2 tilläggskonventionen. Inte heller *SJ* anser att sådant förbehåll bör göras.

### 6.3 Samordning av reglerna för internationell och inrikes befordran

Remissinstanserna tillstyrker utredningens förslag att i huvudsak samma regler skall gälla för järnvägens ansvarighet vid såväl internationell som inrikes befordran. Även den lagtekniska lösningen att reglerna meddelas i en gemensam lag har godtagits vid remissbehandlingen.

*Hovrätten för Nedre Norrland* uttalar att tilläggskonventionens ansvarssystem är lämpat även för inrikes befordran. Reglerna för sådan befordran bör därför bringas i principiell överensstämmelse med tilläggskonventionens innehåll. *Hovrätten* anser att utredningens lagförslag är väl disponerat och ägnat att läggas till grund för lagstiftning. *KO* uttalar sig i samma riktning. *Justitiekanslern* och *Sveriges advokatsamfund* ger likaså uttryck för uppfattningen att reglerna för inrikes och internationell befordran i princip bör vara enhetliga. *Justitiekanslern* erinrar också om att formen för lagstiftning i fall av förevarande art diskuterats i olika sammanhang och även blivit föremål för särskild utredning men framhåller samtidigt som sin mening att den metod utredningen förordar klart är att föredraga i fall som det nu aktuella.

*SJ* finner, mot bakgrund av att tilläggskonventionen enligt *SJ*'s mening godtyckligt begränsats till att avse CIV-resande i gränsöverskridande trafik, att det är utomordentligt tillfredsställande att utredningen föreslagit en reglering som för svensk rätts del i betydande omfattning utjämnar eljest ofrånkomliga skillnader i behandlingen av resande som omfattas av konventionen och andra resande. Att denna utjämning inte blivit fullständig bör enligt *SJ*'s mening inte föranleda kritik av förslaget som sådant då det får tillskrivas egenheter i konventionen som till stor del torde sammanhånga med dess olyckligt snäva inriktning på CIV-resande i formell mening. Den teknik utredningen begagnat i sitt förslag vinner *SJ*'s gillande. Enligt *SJ*'s mening är det angeläget att införlivande av konventionens innehåll med svensk lagstiftning sker i den för vår lagstiftning i allmänhet begagnade formen, även om den i konventions-texten använda systematiken därvid kan behöva frångås. Såvitt *SJ* kan finna har utredningen på ett förtjänstfullt sätt bemästrat de ingalunda lättlösta problem som är förenade med konventionsinnehållets överföring till svensk lag. Detsamma gäller den företagna anpassningen av reglerna beträffande inrikes befordran till konventionsinnehållet. Även *SJ* tillstyrker därför -- trots vissa invändningar mot konventionens sätt att angripa ämnet -- att förslaget läggs till grund för lagstiftning i den form det framlagts i betänkandet.

#### 6.4 Lagens tillämpningsområde

*Justitiekanslern* ansluter sig till utredningens förslag i fråga om lagförslagets sakliga tillämpningsområde. Ej heller *hovrätten för Nedre Norrland* har någon erinran därvidlag. I det av *Stockholms läns landsting* åberopade yttrandet av SL erinras om att all trafik som SL med dotterföretag bedriver på tunnelbanor, spårväg och järnvägar redan nu är underkastad reglerna i 1886 och 1916 års lagar. Enligt SL kan några erinringar knappast göras mot att också de nu föreslagna reglerna görs tillämpliga på dessa trafikmedel.

Några remissinstanser uppehåller sig vid utredningens uttalanden om resandebegreppet, dvs. vilka personer som skall anses utgöra resande i lagens mening och därmed omfattade av dess regler. KO anser att utredningen anfört övertygande skäl för att lagförslagets regler om personskada även vid inrikes befordran bör begränsas till att avse skada som tillfogas den resande när han uppehåller sig i järnvägsvagn eller stiger på eller av denna. Den personkrets som omfattas av lagförslagets resandebegrepp är vidare än vad som följer av konventionsreglerna. Sälunda uppställs inte förekomsten av ett befordringsavtal som en nödvändig förutsättning för att en person skall betraktas som resande. KO delar den uppfattning utredningen framför härvidlag. Det kan däremot enligt KO ifrågasättas om den skadades avsikt att företa en resa skall vara avgörande i de fall skada inträffar i samband med en persons av- eller påstigning eller då någon uppehåller sig på tåget före dess avgång eller efter dess ankomst till bestämmelsestationen. Detta kan exempelvis leda till att ersättningsfrågorna bedöms olika för två personer, om dessa av samma orsak drabbas av likartade skador och en av personerna är resande i lagens mening medan den andre endast tillfälligt befunnit sig på tåget. I fråga om skador som inträffar under pågående befordran har valts ett vidsträckt resandebegrepp. Personer som faktiskt befordrats har, oberoende av reseavsikt, i stor utsträckning det utökade skydd lagen ger. Det finns enligt KO:s mening inte anledning till annorlunda reglering då skador inträffar under tågs uppehåll. Inträffar skador i sådant fall genom händelse som sammanhänger med järnvägsdriften bör således järnvägens ansvar även omfatta de personkategorier som nämnts av utredningen, nämligen varubud, personer som hjälpt resande upp på tåget m. fl. KO instämmer vidare med utredningen i att bestämmelsernas karaktär av minimiregler, sett från den resandes synpunkt, skall framgå av lagen.

#### 6.5 Förutsättningar för ansvarighet

De av utredningen föreslagna reglerna om grunderna för järnvägens ansvarighet har över lag godtagits av remissinstanserna. SJ har framhållit att Sveriges anslutning till konventionen och genomförande i anslutning härtill av det föreliggande förslaget leder till en skärpning av järnvägens juridiska ansvar gentemot skadelidande passagerare jämfört med vad som följer av nu gällande regler. Såsom utredningen samtidigt framhållit har

emellertid SJ då det gäller passagerarskador sedan lång tid tillbaka anlagt ett betraktelsesätt på frågan om sitt ansvar som i princip låter sig väl förena med grunderna för det objektiva ansvar som nu föreslås lagfäst. SJ har därför icke anledning att räkna med någon nämnvärd ökning av sin reella ekonomiska risk om förslaget genomförs. *Folksam* riktar kritik mot den bestämmelse i lagförslaget (3 § 2 st) som innebär att järnvägen i vissa fall går fri från ansvarighet om skadan orsakats av händelse av force majeure-karaktär. *Folksam* finner att undantaget ter sig rimligt och överensstämmer med konventionen men anser att det knappast harmonierar med den nuvarande tendensen inom skadeståndsrätten att så långt som möjligt tillförsäkra den skadelidande ersättning vid personskada. Enligt utredningen kan bestämmelsen bli tillämplig vid naturhändelse och sabotage. Omständigheterna kan emellertid vara sådana att järnvägen inte går fri från ansvar och järnvägen måste därför räkna med möjligheten av att få bära fullt ansvar. *KO* anser å andra sidan att de föreslagna ansvarsfrihetsgrunderna får anses godtagbara från konsument-synpunkt.

Utredningens förslag till ansvarighetsregler beträffande egendom som den skadade har på sig eller medförde som handbagage behandlas i några remissyttranden. *KO* ifrågasätter om inte den föreslagna begränsningen av det objektiva ansvaret till att avse skada som uppkommer i samband med personskada är alltför långtgående. Utredningens förslag innebär att motsvarande regler i tilläggskonventionen (artikel 2 § 1 st. 2) överförs i oförändrat skick. Att konventionen begränsat ansvarigheten på ifrågasatt sätt bör enligt *KO*'s mening inte nödvändigtvis vara vägledande vid den reglering som rör inrikes befordran. De skäl som utredningen åberopat som grund för en differentierad bedömning av ersättningsfrågor vid skada på handresgods kan inte anses tillräckliga. De av utredningen angivna bevisvärigheterna för järnvägen föreligger även vid personskada. Järnvägen kan inte anses ha större möjlighet att utöva kontroll över den resande än över det bagage denne medför. Den resandes möjligheter att visa fel eller försummelse på järnvägens sida är i de flesta fall begränsade. För det fall järnvägens objektiva ansvar generellt får omfatta även handresgods uppnås en lösning som enligt *KO*'s mening på ett rimligt sätt tillgodoser konsumenternas intressen. Mot den nu förordade lösningen skulle kunna riktas den invändningen att den kan ge upphov till oberättigade krav. Emellertid åligger det resenären att visa att skadan orsakats av händelse som sammanhänger med järnvägsdriften. Härigenom föreligger en inte obetydlig garanti för att bestämmelserna inte kan komma att missbrukas. Järnvägens möjlighet att begränsa ersättningsskyldigheten (jfr 8 §) bör även tillmätas betydelse, i vart fall då man bedömer vilka ekonomiska konsekvenser som en utvidgad ansvarsregel avseende handresgods kan medföra för järnvägen. *SJ* anser, å andra sidan, att det är opåkallat att göra järnvägens ansvar objektiva även då skadan uppkommit utan samband med personskada. *SJ* delar utredningens uppfattning att den skillnad som görs i ansvarsreglerna, beroende på om personskada

uppkommit samtidigt eller ej, är systematiskt mindre lycklig men framhåller att förhållandet sammanhänger med konventionens reglering av det förra fallet.

## 6.6 Skadeståndets storlek och beräkning

*SJ* konstaterar att hänvisningen till skadeståndslagen i lagförslagets 8 § ej i och för sig ger anledning till invändning från de synpunkter *SJ* närmast har att anlägga. Såsom utredningen själv utvecklat finns det emellertid skäl att ifrågasätta om hänvisningen medför övertagande fullt ut av konventionsinnehållet i fråga om skadeståndsberäkningen vid försörjarskadorna. Vad utredningen anför till stöd för sin slutsats att så ändå skulle vara fallet finner *SJ* icke övertygande. Enligt *SJ*'s bestämda mening – som också synes sammanfalla med den tolkning varåt Centralbyrån givit sitt förord – bygger konventionen på den uppfattningen att den lagliga underhållsplikt som avses i art. 3 § 2 bestäms av tillämpligt personalstatut. Man måste därför – tvärtemot vad utredningen antagit – räkna med risken att en tillämpning av den svenska skadeståndslagen i denna del med dess i jämförelse med utländsk rätt i allmänhet inskränkta ersättningsplikt kan befinnas innebära bristande uppfyllelse av konventionen.

I fråga om begränsningen av järnvägens ansvarighet för skada beträffande personliga effekter och handresgods anför *KO* att denna bör godtas. Han anser emellertid att man bör överväga att som utgångspunkt för beräkningen välja basbeloppet för allmän försäkring i stället för ett fast, i kronor angivet belopp. *SJ* erinrar om att begränsningsbeloppet vid internationell befordran i svenskt mynt utgör omkring 3 600 kr. Enligt *SJ*'s mening bör motsvarande belopp i annan trafik sättas vid närmaste runda belopp, dvs. 4 000 kr., i stället för det belopp om 5 000 kr. som utredningen föreslagit.

## 6.7 Reklamation, preskription och laga domstol

Utredningens förslag att särskilda reklamationsbestämmelser inte skall tas in i lagen savitt avser inrikes befordran har lämnats utan erinran av flertalet remissinstanser. *KO* erinrar om att utredningen ansett att detta lämnar möjligheten öppen för trafikföretagen att i sina villkor för inrikes befordran ta in strängare reklamationsbestämmelser än som avses gälla vid internationell befordran. Enligt utredningen finns det – bland annat hänvisas till yttrande från *SJ* – inte anledning anta att det i framtiden blir aktuellt att införa sådana bestämmelser. *KO* är beredd acceptera att särskilda reklamationsregler inte införs i den nya lagen. Villkoren för reklamation kommer att prövas av *KO* enligt avtalsvillkorlagen i anslutning till granskningen av *SJ*'s och andra järnvägsföretags villkor för person- och godsbefordran. Därvid kommer att beaktas att skilda villkor kan vara motiverade för olika typer av tågtransporter (lokaltrafik, fjärrtrafik etc.).

SJ ställer sig dock avvisande till förslaget att i inrikes trafik upphäva reklamationsplikten vid skada på handbagage. Även om SJ för sin del finner enhetliga regler böra eftersträvas för internationell och inrikes befordran anser SJ det mindre välbetänkt att helt avskaffa reklamationsplikten beträffande angivna typ av skador då de inträffar utan samband med personskada. Visserligen är ersättningsrätten i dylika fall beroende av att den skadelidande visar att järnvägen vållat skadan, men det synes ändå tillbörligt att järnvägen får underrättelse om kravet i sådan tid att den kan företa meningsfull utredning i ärendet. Med tanke icke minst på förhållandena i den omfattande lokaltrafik SJ bedriver framstår en kortfristig reklamationsplikt som önskvärd ur SJ:s synpunkt.

Reglerna om reklamation vid internationell befordran har kommenterats av ett par remissinstanser. *Sveriges advokatsamfund* betonar att frågan huruvida viss skada beror på fel eller försummelse från järnvägens sida liksom culpafrågor i allmänhet oftast lär bli svarbedömd. Enligt lagförslaget behöver frågan om culpa normalt inte heller utredas på grund av järnvägens strikta ansvar. I överensstämmelse med konventionen föreslår emellertid utredningen en regel om att reklamation inte behöver ske när skadan vållats genom fel eller försummelse på järnvägens sida. Enligt advokatsamfundet förefaller det olyckligt om en culpautredning skall behövas endast för ställningstagande till reklamationsfrågan. Som utredningen påpekat, torde det också vara sällsynt att järnvägen inte på annat sätt fått kännedom om skadan. Samfundet vill därför ifrågasätta om inte reklamationsbestämmelserna kan utgå. Något hinder i konventionen synes inte möta mot att Sverige på så sätt genomför en justering till den resandes förmån, anser samfundet. — *Stockholms läns landsting* återoppar i denna fråga ett yttrande från SL. I yttrandet erinrar SL om att reklamation enligt förslaget kan lämnas - förutom till den järnväg som trafikerar den sträcka på vilken skadefallet inträffade eller till järnvägen i avreseorten eller bestämmelseorten - till järnvägen i den skadelidandes hemort eller vanliga uppehållsort. Det sistnämnda betyder att även järnvägar som inte själva utför internationell befordran berörs av reglerna om internationell befordran i så måtto att meddelande om skadeorsakande händelse vid internationell befordran kan lämnas även till dem. Enligt SL:s mening är denna konstruktion inte särskilt välbetänkt. Att meddelande skall kunna lämnas till exempelvis Järnvägs AB Roslagsbanan, som inte alls utför internationell befordran, synes icke rationellt och måste anses innebära en onödig omgång och dessutom viss risk för missförstånd. Även om denna fråga i praktiken inte torde kunna bli särskilt betydelsefull, föreslår SL att utredningens förslag ändras därhän att meddelande om reklamation skall kunna lämnas endast till sådan järnväg i den resandes hemort eller vanliga uppehållsort som i Sverige omfattas av CIV. Med en sådan konstruktion kommer SL med dotterföretag att inte alls beröras av bestämmelserna om internationell befordran.

Utredningens förslag till preskriptionsregler berörs i två remissyttrandena. *Hovrätten för Nedre Norrland* delar utredningens uppfattning att

preskriptionsfristerna även vid inrikes befordran bör ha den längd som anges i tilläggskonventionen. Enligt uttryckligt stadgande i art. 17 är konventionens regler om preskription tillämpliga endast på anspråk som grundas på konventionen. Hovrätten ansluter sig till utredningens förslag att preskriptionsbestämmelserna i lagen görs tillämpliga på varje talan om ersättningsanspråk som omfattas av lagen, oavsett vilken grund som åberopas till stöd för anspråket. KO finner det otillfredsställande att ersättningsanspråk på grund av dödsfall kan preskriberas innan anspråket över huvud taget uppkommit. Som grund för att överföra konventionens regler om preskription vid dödsfall – absolut gräns om fem år räknat från den tidpunkt då den avlidne skadades – har utredningen åberopat ett äldre rättsfall (NJA 1903 s. 368). Äldre rättspraxis bör enligt KO inte nu hindra en annorlunda reglering. En gräns vid tre år från dödsfallet är lämplig för de fall det här är fråga om, anser KO.

Endast en remissinstans har haft erinringar mot de av utredningen föreslagna forumreglerna. SJ ifrågasätter behovet av att beträffande talan mot järnvägar öppna fora utöver dem där talan kan väckas enligt rättegångsbalken. Den jämförelse som utredningen i denna del gör med lagen om inrikes vägtransport finner SJ i vart fall knappast relevant för bedömningen av forumfrågan när det gäller passagerarbefordran.

## 7 Föredraganden

### 7.1 Svensk anslutning till tilläggskonventionen

Den transporträttsliga lagstiftningen i Sverige är till stor del grundad på olika internationella överenskommelser. Dessa överenskommelser har i regel även bildat mönster för lagstiftningen angående inrikes befordran trots att de i och för sig inte är tillämpliga på sådan befordran. Så är fallet också inom järnvägsrätten där järnvägstrafikstadgan (1966:202) i stor utsträckning bygger på de internationella fördragen om godsbe­fordran med järnväg (CIM) och om befordran med järnväg av resande och resgods (CIV).

Det internationella järnvägssamarbetet har gamla anor. Tyngdpunkten har länge lagts på godsbe­fordran och den första versionen av CIM kom till redan i slutet av 1800-talet. Det första fördraget om befordran av resande och resgods (CIV) slöts under 1920-talet. Detta fördrag, som sedermera har reviderats vid flera tillfällen, innehåller inte några materiella regler rörande järnvägens ansvarighet för personskada. Det upptar främst regler om transportavtalet, process- och exekutionsrättsliga regler samt regler om behandling av ersättningsanspråk i utomprocessuell ordning. Fördraget upptar även regler om ansvar för skada på resgods och handresgods.

Avsikten var ursprungligen att i CIV inarbeta också regler om järnvägens skadeståndsansvar för personskador som tillfogas resande. Man lyckades emellertid inte uppnå enighet härom och först på 1950-talet

togs frågan upp på nytt. Det ansågs emellertid av olika skäl lämpligast att järnvägens ansvarighet för personskador reglerades i form av en tilläggsöverenskommelse till CIV. Vid en diplomatisk konferens i Bern år 1966 avslutades *tilläggskonventionen till det internationella fördraget om befordran med järnväg av resande och resgods (CIV) av den 25 februari 1961 om järnvägs ansvarighet i fall resande dödas eller skadas*. Sedan 1961 års CIV ersatts av ett nytt CIV-fördrag år 1970 har år 1973 träffats en särskild överenskommelse varigenom tilläggskonventionen i stället anknyts till 1970 års CIV.

Tilläggskonventionen har fått en mycket bred anslutning. Inte mindre än 30 stater har numera tillträtt konventionen, bland dem Danmark, Finland och Norge (jfr avsnitt 4.1). Sverige är nästan det enda land i Västeuropa som ännu inte har anslutit sig till konventionen.

Tilläggskonventionen är tillämplig på resande i internationell trafik. Den reglerar det fall att den resande dödas eller skadas medan han uppehåller sig i järnvägsvagn eller är i färd med att stiga på eller av tåget. Skador som åsamkas den resande medan han befinner sig på perrong eller i väntsal lämnas således utanför konventionens tillämpningsområde. Konventionen bygger på ett objektivet ansvar för järnvägen, som även svarar för anställdas och andra medhjälparens handlingar i samband med befordringen. Förutom på personskada är konventionen tillämplig när egendom som resande bär på sig eller medför som handresgods skadas i samband med att den resande skadas. Beträffande beräkning av skadeståndet hänvisar konventionen till nationell lag. I konventionen anges dock de slag av kostnader och förluster som under alla förhållanden skall ersättas. Hit hör bl. a. förlust av försörjare, förlorad arbetsförtjänst och kostnader för sjukvård. Konventionen begränsar ansvaret för sakskada till ett belopp motsvarande ca 3 600 kr. Den medger även att ansvaret för personskada begränsas i nationell lag, dock inte under ett belopp motsvarande omkring 360 000 kr per resande. Konventionsstaterna kan alltså föreskriva en högre beloppsbegränsning eller ett obegränsat ansvar för personskador. Konventionen innehåller vidare bl. a. regler om reklamation, preskription och verkställighet av dom. Konventionen innebär i jämförelse med nu gällande regler i lagen (1886:7 s. 1) angående ansvarighet för skada i följd av järnvägs drift ett avsevärt förbättrat skadeståndsskydd för de resande. 1886 års lag uppställer beträffande personskada endast ett culpaansvar för järnvägen, varvid järnvägen ansvarar även för sin "förvaltning eller betjäning". Motsvarande gäller i princip sakskada. Därutöver innehåller järnvägstrafikstadgan regler om beloppsbegränsning beträffande skada på handresgods av visst slag.

Utredningen har föreslagit att Sverige skall ansluta sig till tilläggskonventionen. Förslaget har tillstyrkts eller lämnats utan erinran av remissinstanserna. Konventionen har nu tillträtts av praktiskt taget alla västeuropeiska stater, ett stort antal öststater samt dessutom ett antal utomeuropeiska stater vilket innebär att det måste krävas starka skäl för

att Sverige skall avstå från att ansluta sig till konventionen. Några sådana skäl föreligger enligt min mening inte. Även jag anser därför att Sverige bör tillträda konventionen. Dess reglering av järnvägens ansvar för person- och handresgodsskador är enligt min mening i stort ändamålsenlig.

Såsom SJ har antytt i sitt remissyttrande medför visserligen en anslutning till konventionen att vi på några punkter måste införa vissa särregler för resande i internationell trafik, som inte bör gälla för inrikes trafik. I förhållande till huvudprinciperna i ansvarsregleringen avser emellertid dessa regler mindre väsentliga frågor. Beträffande en del av dem är det dessutom sakligt motiverat med särskilda bestämmelser för internationell trafik. Detta gäller t. ex. i fråga om rätten för den skadelidande som så önskar att få ersättning för förlorad arbetsförtjänst eller förlust av underhåll i form av ett engångsbelopp. En sådan regel är av praktiska skäl främst motiverad för skadelidande som är bosatta utomlands.

## 7.2 Samordning av reglerna för internationell och inrikes befordran

Tilläggskonventionen är som nämnts endast tillämplig på resande i internationell trafik. Dessa resande utgör endast en liten andel av det totala antalet järnvägsresande i vårt land. Om Sverige ansluter sig till tilläggskonventionen och därmed blir skyldigt att tillämpa dess regler beträffande sådana resande i internationell trafik men samtidigt behåller de nu gällande reglerna för resande i inrikestrafik skulle betydande och för de senare ogynnsamma skillnader i den rättsliga behandlingen av i övrigt likartade fall av personskador kunna uppstå. Detta anser jag inte vara en godtagbar ordning.

Som jag har nämnt i det föregående har inom transporträtten de internationellt överenskomna regler som gäller för internationell befordran av passagerare och gods ofta tagits som förebild för motsvarande regler rörande inrikes transport. Detta gäller t. ex. i fråga om såväl flygsom fartygsbefordran av passagerare. Det senaste exemplet är de år 1973 genomförda reglerna i 6 kap. sjölagen (1891:35 s. 1) om passagerarbefordran till sjöss som byggde på ett utkast till en internationell konvention i ämnet. För godstransporternas del kan nämnas att lagen (1974:610) om inrikes vägtransport i stor utsträckning bygger på 1956 års konvention om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg (CMR). Ett motiv för denna anpassning till det internationella regelsystemet är att det för alla berörda parter - transportörer, passagerare, lastägare, försäkringsgivare m. fl. - är en klar praktisk fördel om reglerna för internationell och inrikes befordran i huvudsak är desamma.

En förutsättning för att man skall kunna anpassa lagstiftningen om inrikes befordran till vad som gäller för internationell befordran är givetvis att konventionsreglerna ger passagerare resp. lastägare ett tillfredsställande skydd. Tilläggskonventionen innebär som jag förut har nämnt ett långt bättre skydd för passageraren än den nuvarande svenska

lagstiftningen ger honom. I likhet med utredningen och remissinstanserna anser jag därför att reglerna för inrikes trafik bör anpassas till konventionssystemet. Jag delar också utredningens uppfattning att detta lagtekniskt bör åstadkommas genom att en för inrikes och internationell befordran gemensam lag meddelas, i vilken konventionen transformeras till svensk lag i enlighet med svensk lagstiftningsteknik. Särregler beträffande internationell befordran bör undvikas, där de inte är sakligt motiverade.

Enligt art. 1 § 2 kan stat som tillträder konventionen göra förbehåll om att inte tillämpa konventionen beträffande egna medborgare eller personer med hemvist i den staten. Genom en lagstiftning med förut nämnda målsättning kan en sådan enhetlig reglering åstadkommas att förbehåll enligt art. 1 § 2 inte blir påkallat.

### 7.3 Lagens tillämpningsområde

Om Sverige ansluter sig till tilläggskonventionen måste den nya lagen innehålla bestämmelser som i enlighet med konventionen reglerar järnvägens ansvarighet för personskada som drabbar den resande och skada på egendom, som den resande har på sig eller har med som handresgods och som skadas i samband med personskada. Dessa regler bör i konsekvens med vad jag tidigare har anfört även bli tillämpliga beträffande inrikes befordran.

Utredningen har föreslagit att de nya reglerna skall göras tillämpliga också på spårvägsbefordran. 1886 års lag har i rättspraxis ansetts tillämplig på sådan befordran men någon uttrycklig bestämmelse om detta finns inte i lagen. Remissinstanserna har inte haft någon erinran mot förslaget och jag anser också för egen del att det bör godtas.

Konventionen är tillämplig bara på resande som innehar internationell biljett. Beträffande internationell befordran måste detta godtas. Motsvarande krav på anknytning till ett befordringsavtal bör enligt utredningen i princip gälla för tillämpningen av reglerna om inrikes befordran. Utredningen förordar dock en liberal praxis så att varje person med reseavsikt, oberoende av om han innehar biljett, anses som resande. Endast flagranta fall av tjuvåkning bör vara undantagna från tillämpning av passagerarreglerna. I sådana fall blir i stället reglerna om järnvägens ansvar för skada som drabbar tredje man tillämpliga. Detsamma bör enligt utredningen gälla i fråga om sådana personer som går ombord på tåget medan det står stilla, t. ex. varubud eller någon som hjälper en resande att stiga på tåget.

Konsumentombudsmannen (KO) har kritiskt granskat utredningens förslag i denna del och därvid förordat en utvidgning av resandebegreppet vid inrikes befordran till att avse alla som befinner sig ombord på tåget under dess uppehåll på järnvägsstation oberoende av om de har för avsikt att företa någon resa. Liknande synpunkter har vid de nordiska

departementsöverläggningarna framförts från norsk sida varvid det gjorts gällande att alla ombord på tåget bör betraktas som resande, alltså, förutom de kategorier som KO avser, även tågpersonal, restaurangvagnspersonal o. d.

För egen del ansluter jag mig till utredningens uppfattning att innehavet av biljett vid inrikes befordran inte bör vara ett avgörande kriterium för lagens tillämplighet. Det är i praxis accepterat att biljett får köpas på tåget under resan och lagen bör självfallet vara tillämplig på en sådan resa oavsett om den resande skadas före eller efter biljettköpet. Motsvarande bör gälla om en resande av någon anledning har försummat att stiga av vid bestämmelsestationen eller av misstag har stigit på "fel" tåg.

Däremot anser jag det vara en olämplig lösning att alla personer ombord på ett järnvägståg skall behandlas som resande oavsett av vilken anledning de befinner sig på tåget. Den principiella anknytningen till ett befordringsavtal bör krävas även för inrikes befordran. Utredningen kommer i sitt fortsatta arbete att behandla frågan om ansvar vid skada som åsamkas tredje man och anställda. Enligt direktiven för utredningens arbete bör denna fråga tas upp sedan en översyn av bilansvarighets- och trafikförsäkringslagstiftningen har skett och om möjligt lösas efter samma riktlinjer som på biltrafikområdet. Ett förslag till ny trafikskadelag har nyligen remitterats till lagrådet. Om lösningar motsvarande dem som har föreslagits på trafikskadeområdet väljs också när det gäller järnvägens ansvar gentemot tredje man och anställda finns inte något behov av att låta passagerarreglerna omfatta dessa personkategorier. Den utvidgning av resandebegreppet som har föreslagits anser jag därför inte bör ske.

Konventionens huvudsakliga syfte är att reglera ansvarigheten vid personskada. Konventionen innehåller dessutom regler om ansvarigheten vid skada på egendom som den resande bär på sig eller har med sig som handresgods och som skadas i samband med personskada. Skälet härtill är att dessa krav oftast kommer att te sig bagatellartade i jämförelse med personskadan och att det ter sig praktiskt att låta samma ansvarsregler gälla för samtliga krav från en och samma resande beträffande ett visst skadetillfälle. Jag delar utredningens uppfattning att de nu berörda reglerna bör gälla även vid inrikes befordran.

Enligt utredningens mening talar praktiska hänsyn för att den nu aktuella lagen får omfatta samtliga fall av skada på egendom som resande bär på sig eller medför som handbagage, och således inte bara sådana skador som uppkommer i samband med personskada. I likhet med remissinstanserna godtar jag utredningens förslag. Som jag har nämnt i det föregående finns regler om skada på handresgods upptagna i CIV förutom i tilläggskonventionen. Att grunderna för järnvägens ansvarighet bör utformas olika beroende på om skadan uppstår i samband med personskada eller inte skall jag återkomma till i följande avsnitt.

#### 7.4 Förutsättningar för ansvarighet

1886 års lag ålägger som nämnts järnvägen skyldighet att utge skadestånd om en resande åsamkas personskada till följd av järnvägsdriften men endast under förutsättning att järnvägens personal har orsakat skadan uppsåtligen eller av vårdslöshet. De regler som finns i 1886 års lag utgår i första hand från det klassiska skadeståndstänkandet, där skadeståndets preventiva funktion att utgöra en påföljd för klandervärda beteenden betonades i högre grad än dess reparativa sida. Endast i några detaljfrågor finns en annan ansvarsfördelning (jfr avsnitt 3.1.1).

Även annan skadeståndsrättslig lagstiftning från denna tid ger uttryck för liknande tankar. Efterhand som de ökade skaderisker som följde med den tekniska och industriella utvecklingen blev mer uppenbara, uppstod emellertid ett behov av att förstärka den enskildes skadeståndsskydd på områden där han är speciellt utsatt. Till de områden som har fått specialregler om skadeståndsansvar hör kommunikationsväsendet.

På trafik- och transporträttens områden har utvecklingen gått i riktning mot ett objektivet ansvar. Som teoretisk grund för ett objektivet ansvar har anförts dels kommunikationsväsendets egenskap av "farlig verksamhet", dels allmänna företagsekonomiska teorier enligt vilka skadefallen betraktas som en oundviklig följd av viss verksamhet och därvid får karaktären av en omkostnad i denna.

Tilläggskonventionen ålägger järnvägen ett objektivet ansvar för *personskada* som resande tillfogas genom en olyckshändelse som har samband med järnvägsdriften och som inträffar medan den resande befinner sig i järnvägsvagn eller stiger på eller av sådan vagn. För skador som orsakas av själva järnvägsdriften bär järnvägen ett helt strikt ansvar. Har skadan orsakats av någon omständighet som inte är hänförlig till själva järnvägsdriften kan järnvägen emellertid i vissa fall gå fri från ansvarighet. Som exempel på sådan omständighet kan nämnas att spåret blockeras på grund av snö- eller stenras eller att tåget utsätts för sabotage. För ansvarsfrihet i dessa fall krävs emellertid att järnvägen kan visa att den har iakttagit allt som rimligen kan begäras för att undvika den skadeorsakande händelsen och förebygga dess följder.

Enligt utredningens mening bör konventionens ansvarssystem gälla även vid inrikes befordran. Förslaget har godtagits av remissinstanserna. Från något håll har dock ifrågasatts om inte detta undantag borde slopas, eftersom det i viss mån strider mot den nuvarande tendensen att så långt som möjligt tillförsäkra den skadelidande ersättning vid personskada. Vid departementsöverläggningarna har från norsk sida särskilt undantaget för inverkan av tredje man på driften kritiserats. Därvid har man pekat på att denna bestämmelse kan få mindre godtagbara konsekvenser t. ex. när fotgängare eller cyklist tvingar spårvagn att tvärbromsa med resandeskador som följd.

För egen del anser jag att ett objektivet ansvar för järnvägen gentemot personer som befordras med denna är mer ändamålsenligt än nuvarande

ordning. Den nuvarande ordningen uppfattas också som otidsenlig av järnvägarna själva och de tillämpar därför i regel en liberalare ersättningspolitik än gällande lagregler kräver.

Det kan givetvis ifrågasättas om inte järnvägen bör bära ett helt strikt ansvar mot de resande även om skadan har orsakats av omständighet som inte har med järnvägsdriften att göra. Det synes mig emellertid tveksamt om det föreligger något praktiskt behov av en sådan reglering såvitt avser järnvägarnas ansvarighet mot resande.

Av SJ:s statistik för åren 1965–1974 framgår att det totala antalet resande som dödats under perioden uppgår till 80 personer. Antalet skadade resande under samma period uppgår till 220 personer. Den alldeles övervägande delen av dessa dödsfall och skadefall har orsakats av sådana omständigheter som har ett klart samband med järnvägsdriften, främst fälsammanstötningar. I dessa fall bär järnvägen enligt det förut anförda under alla förhållanden ett rent strikt ansvar enligt konventionen. Endast en mycket ringa del av personskadorna (2 dödade och 29 skadade) har under tioårsperioden orsakats på sådant sätt att en tillämpning av de förut nämnda ansvarsfrihetsgrunderna möjligen kunnat bli aktuell. Dessa fall utgörs nästan uteslutande av plankorsningsolyckor, varvid tåg har kolliderat med motorfordon. Även dessa olyckor torde i regel få anses orsakade av omständigheter som är att hänföra till järnvägsdriften. Om järnvägen undantagsvis enligt de av utredningen föreslagna reglerna skulle kunna vara fri från ansvarighet utgår i skadefall av denna typ ersättning till de resande på tåget från motorfordonets trafikförsäkring.

De här återgivna statistiska uppgifterna avser bara SJ:s trafik. Det finns emellertid inte anledning anta att bilden på något väsentligt sätt är annorlunda i fråga om enskilda järnvägar, tunnelbanor eller spårvägar. En tillämpning av de speciella ansvarsfrihetsgrunderna vid skador orsakade av omständigheter som inte är hänförliga till själva järnvägsdriften kan således antas bli aktuell bara i ett ringa antal fall. Ersättning till de skadelidande kommer i det helt övervägande flertalet sådana fall att utgå från trafikförsäkringen. Det förut berörda fallet att en fotgängare eller cyklist tvingar en spårvagn till en häftig inbromsning med skador som följd torde trots tredje mans inverkan praktiskt taget undantagslöst kunna ses som en följd av spårvägsdriften och därmed ådraga spårvägen ansvar.

Även om den skadeorsakande omständigheten ligger helt utanför järnvägens kontroll och inte innebär att en för järnvägsdriften säregen risk förverkligas måste järnvägen därutöver för att gå fri från ansvar uppfylla de krav som konventionen ålägger den när det gäller att förebygga att skador uppkommer. Som jag närmare skall beröra i specialmotiveringen måste stränga krav ställas på järnvägsföretagen i det hänseendet.

Av vad jag nu har anfört framgår att konventionens ansvarsregler innebär att ansvarsfrihet för järnvägen bara kan komma i fråga i mycket exceptionella fall. Jag anser därför att det inte finns tillräckliga skäl att frångå konventionens ansvarssystem.

En förutsättning för järnvägens ansvarighet är enligt konventionen att skadefallet inträffar medan den resande befinner sig i järnvägsvagn eller stiger på eller av sådan vagn. Jag erinrar här om vad jag har anfört i det föregående angående resandebegreppet. En resande kan även bli skadad till följd av järnvägens drift när han uppehåller sig på perrongen, i väntsal eller dylikt. Att för sådana fall ha regler som innebär att resande behandlas på annat sätt än andra personer som skadas på järnvägsområdet förefaller mig inte befogat. Sjölagens och luftfartslagens passagerarregler innebär också en motsvarande avgränsning till skada som har uppkommit i samband med själva befordringen. Utredningens förslag att konventionens begränsning till skada åsamkad ombord på järnvägsfordon eller i samband med av- och påstigning skall gälla vid såväl internationell som inrikes befordran har ej rönt kritik vid remissbehandlingen och jag ansluter mig till förslaget.

Enligt konventionen skall järnvägen gå fri från ansvarighet i den mån den skadelidande själv har vållat skadan. Medvållande på den skadelidandes sida har i svensk rätt traditionellt behandlats inte som en ansvarsfrihetsgrund utan som en grund för jämkning av skadeståndet. Utredningen har i enlighet härmed föreslagit att lagen skall innehålla en hänvisning till skadeståndslagens regler om jämkning på grund av medvållande.

Enligt konventionen skall bedömningen av frågan om järnvägens ansvarighet skall jämkas eller bortfalla göras uteslutande på grundval av graden av vållande på järnvägens och den skadelidandes sida. Denna princip, som hittills i huvudsak också har varit svensk rätts ståndpunkt, måste godtas för internationell befordran om Sverige skall kunna tillträda konventionen. Någon större betydelse har detta inte. Enligt SJ:s statistik är det förhållandevis sällsynt att en inträffad skada helt eller delvis berott på den resandes eget beteende.

Skadeståndslagens (1972:207) bestämmelse om jämkning på grund av medvållande har nyligen setts över och i prop. 1975:12 har lagts fram förslag till nya regler i ämnet. Dessa innebär att möjligheten att på grund av skadelidandes medvållande jämka skadestånd med anledning av personskada avsevärt begränsas. Jämkning av sådant skadestånd skall enligt förslaget få ske bara om den skadelidande själv uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet har medverkat till skadan. Skadestånd med anledning av att någon har dödats kan dessutom jämkas om den avlidne uppsåtligen har medverkat till dödsfallet.

De föreslagna nya jämningsreglerna vid personskador är avsedda att tillgodose socialt motiverade ersättningsbehov samtidigt som de leder till en samhällsekonomiskt rationell fördelning av de ekonomiska förlusterna genom skadefall.

Med hänsyn till de skäl som har motiverat de nya jämningsreglerna anser jag att de bör ges så vidsträckt tillämpning som möjligt. Även om det är relativt sällsynt att en järnvägsresande är medvällande till personskada som han äsamkas förekommer det dock att så är fallet. Den vanligaste typen av sådant medvällande är att den resande skadas vid hopp eller fall från tåg eller vid på- eller avstigning medan tåget är i rörelse. Skadeståndslagens jämningsregler bör därför enligt min mening tillämpas vid inrikes befordran. Med hänsyn till konventionens lösning på denna punkt blir det emellertid nödvändigt att införa en på konventionen grundad särskild jämningsregel för internationell befordran.

Konventionen omfattar som nämnts även skador på egendom som en skadad resande har på sig eller som han har med som *handresgods* och som skadas i samband med att personskadan uppkommer. Konventionen ålägger beträffande dessa skador järnvägen samma objektiva ansvar som för personskador. Utredningen anser att denna reglering är lämplig också beträffande inrikes befordran. Särskilt gäller detta enligt utredningen 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 enligt utredningen motiverat att järnvägens ansvarighet inte grundas enbart på culpa, när den resande också har räkat 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. Drabbas han av personskada, blir han emellertid, typiskt sett, ur stånd att utöva denna vård och uppsikt. Utredningen framhåller vidare att det från praktisk synpunkt måste te sig mindre ändamålsenligt att vid bedömningen av ersättningskrav från en resande, som har 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.

Utredningen föreslår att den nya lagen också skall omfatta skador som utan samband med personskada uppstår på egendom som den resande bär på sig eller för med sig som handresgods. För dessa fall föreslår utredningen ett culpaansvar för järnvägen. Utredningen erinrar om att, såvitt avser befordran som är underkastad CIV, denna lösning av ansvarsfrågan är given genom bestämmelserna i CIV art. 25 § 2. Också i fråga om inrikes 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 har uppkommit. En reglering, som skulle medföra ansvar för järnvägen, om denna inte visade någon ansvarsfrihetsgrund vara för handen, måste därför enligt utredningens mening i flertalet fall framstå som oriktig.

Utredningen diskuterar också det fallet att sakskadad har tillfogats en resande i samband med en järnvägsolycka, vid vilken personskador har uppstått utan att den resande lidit någon sådan skada. Utredningen framhåller att det synes mindre tilltalande att den resande, för att få rätt till ersättning för skadat handresgods, 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 enligt utredningen 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 och CIV innehåller och som i förevarande avseende har samma innebörd som utredningsförslaget. Enligt utredningens mening kan det därför knappast vara motiverat att komplicera lagtexten med en bestämmelse, som skärper järnvägens ansvarighet för sakskadad för det fall att denna har uppkommit i samband med en järnvägsolycka vid vilken personskador har uppstått utan att dock den resande som har tillfogats den aktuella sakskadad har lidit någon personskada.

Denna skillnad i ansvarsreglerna för likartade skador har kritiserats av KO som förordar ett generellt objektiva ansvar för all handresgodsskada.

Även jag anser att praktiska hänsyn talar för en samordnad skadereglering av person- och sakskadorna enligt samma ansvarighetsregler när handresgodsskada uppkommer i samband med personskada. Däremot har jag vissa betänkligheter mot att utsträcka järnvägens ansvar vid inrikes befordran så långt som KO föreslår. Med tanke på att ganska låga krav bör ställas på resanden när det gäller att visa orsakssamband mellan järnvägsdriften och liden skada, kan det inte uteslutas att en regel om objektiva ansvar för skada på handresgods, som inte har samband med personskada, skulle inbjuda till missbruk. Den reglering som gäller för internationell befordran anser jag rimlig. Intresset av samordnade regler för inrikes och internationell befordran minskar ytterligare min benägenhet att införa särregler beträffande inrikes befordran. Detta gäller även för det fall att en resande får enbart sitt resgods skadat vid en olycka, t. ex. en tågsammanstötning, då andra resande har åsamkats personskador. En särreglering för sådana fall kan i och för sig tänkas. Det praktiska behovet av en särskild regel om objektiva ansvar för dessa fall, som då måste begränsas till inrikes befordran, torde emellertid vara ringa. Har en tågolycka givit upphov till både person- och handresgodsskador torde järnvägarna av såväl praktiska som psykologiska skäl utge ersättning för båda slag av skador enligt samma grunder utan särbehandling av resande som enbart fått sitt handbagage skadat.

## 7.5 Skadeståndets storlek och beräkning

Tilläggskonventionen anger de slag av skador som ersättning enligt konventionen skall omfatta men lämnar till nationell rätt att bestämma

storleken av ersättningen. För sakskada ges i konventionen en regel om det högsta belopp som kan krävas, nämligen 2 000 s. k. Germinalfrancs, vilket i svenskt mynt motsvarar ca 3 600 kr. Beträffande personskada gäller enligt konventionen att konventionsstaterna i den nationella lagen får införa regler om begränsning men begränsningsbeloppet får i så fall inte understiga 200 000 Germinalfrancs (ca 360 000 kr). Om skadan har orsakats uppsåtligt eller av grov vårdslöshet från järnvägens sida får begränsningsregler ej tillämpas.

Mellan konventionens uppräknade av ersättningsgilla skadetyper och skadeståndslagens bestämmelser om bestämmande av skadestånd finns långtgående överensstämmelser. I huvudsak kan därför konventionens regler i denna del tillgodoses genom att i lagen tas in en hänvisning till motsvarande bestämmelser i skadeståndslagen. För internationell befordran blir det dock nödvändigt att införa en särskild bestämmelse om rätt för den skadelidande att få ut skadeståndet i form av engångsbelopp, när ersättning skall utgå för förlorad arbetsförtjänst eller förlust av underhåll. Jag återkommer till detta i specialmotiveringen till 8 §.

Regler om begränsning av ansvaret vid skada på handresgods finns i järnvägstrafikstadgan och i järnvägarnas normalvillkor. Den där upptagna begränsningen gäller endast s. k. dyrbarheter, beträffande vilka järnvägen inte behöver utge högre ersättning än 1 000 kr per resande. Regler om begränsning av ansvaret vid personskada saknas inom järnvägsrätten.

Vad först gäller personskador har utredningen ansett att det saknas skäl att i järnvägsrätten införa en regel om summamässig begränsning av ansvaret. Utredningen framhåller i detta sammanhang att de lättnader i ekonomiskt hänseende som en sådan regel skulle innebära för järn- och spårvägarna skulle bli tämligen betydelselösa med hänsyn till den ganska ringa skadefrekvensen i den spårbundna trafiken. Utredningens förslag har godtagits under remissbehandlingen. Jag anser också för egen del att utredningen har anfört övertygande skäl för sin ståndpunkt.

I frågan om begränsning av ansvarigheten för handresgodsskada framhåller utredningen att en obegränsad ersättningsskyldighet ibland skulle kunna tvinga trafikföretagen att betala stora summor i ersättning för saksador, något som i sista hand skulle drabba de resande i gemen. Enligt utredningen kan det 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. Utredningen erinrar om att det också 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 har 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 spårbunden befordran får möjlighet att återropa en i lagstiftningen föreskriven begränsning av ansvarigheten. Den reglering som utredningen föreslår utgör inte något hinder mot att trafikföretaget åtar sig längre gående ansvarighet än lagförslaget förutsätter.

När det gäller den närmare utformningen av begränsningsreglerna kan det enligt utredningen diskuteras, huruvida man bör behålla 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 inte.

Vid jämförelse med de begränsningsregler som gäller vid befordran med andra kommunikationsmedel, framstår den i tilläggskonventionen föreskrivna begränsningsregeln enligt utredningen som tämligen generös mot den resande. Det har också i praktiken visat sig att uppkomna skador regelmässigt kunnat täckas inom den angivna ramen. Utredningen förordar därför, 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 franc 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. Begränsningsregeln kommer i flertalet fall att tillämpas vid skador under inrikes järnvägsbefordran eller befordran med tunnelbana eller spårväg. Med hänsyn härtill bör ansvarsgränsen för skada på handresgods i inrikes trafik uttryckas i kronor. Utredningen föreslår att beloppet bestäms till 5 000 kr. Vid internationell befordran bör gälla den ansvarsgräns som konventionen föreskriver, dvs. 2 000 Germinalfrancs, vilket f. n. motsvarar cirka 3 600 kr.

Utredningens förslag har i allmänhet godtagits av remissinstanserna. SJ har dock ansett att det belopp som skall gälla vid inrikes befordran bör bestämmas till 4 000 kr, som i runda tal närmast motsvarar konventionens begränsningsbelopp. KO har uttalat att det bör övervägas att som utgångspunkt välja basbeloppet för allmän försäkring i stället för ett fast, i kronor angivet belopp.

För egen del anser jag i likhet med utredningen och remissinstanserna att en generell begränsning av järnvägens ansvar för handresgods är befogad. Begränsningsbeloppet vid inrikes befordran bör enligt min mening anges i kronor samt bestämmas på sådant sätt att det kan behållas

under ett antal år utan att behov av förändringar uppstår på grund av penningvärdets fall. Det belopp om 5 000 kr som utredningen har kommit fram till anser jag väl avvägt. Jag ansluter mig också till utredningens förslag till begränsning av ansvaret för sakskada vid internationell befordran.

Järnvägen bör emellertid inte ha rätt att begränsa sitt ansvar om skadan har orsakats uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet. Detta gäller enligt konventionen och bör som utredningen har föreslagit gälla också vid inrikes befordran.

## 7.6 Reklamation, preskription och laga domstol

Tilläggskonventionens regler om reklamation är relativt komplicerade. Huvudregeln är att reklamation skall ske inom tre månader. Den är emellertid försedd med så vittgående undantag att det kan finnas anledning att ifrågasätta om reklameringsreglerna i praktiken har stor funktion att fylla. För resande i internationell trafik kan det dock anses innebära en fördel att reklamation kan göras inte bara hos den ansvariga järnvägen utan även hos järnvägarna på avrese- eller bestämmelseorten och på den resandes hemort. Som jag närmare skall utveckla i specialmotiveringen till 16 § anser jag i likhet med utredningen att konventionens reklameringsregler måste tas in i lagen såvitt gäller internationell befordran.

Utredningen har föreslagit att regler om reklamation inte skall tas in i lagen såvitt avser inrikes befordran. Utredningen erinrar om att det f. n. i svensk järnvägsrätt saknas regler om reklamation vid personskador. Från praktisk synpunkt torde det också vara av tämligen ringa betydelse för järnvägen om skyldighet att anmäla personskada föreligger, eftersom allvarigare personskador sällan inträffar utan att järnvägen tämligen omgående får kännedom om dem. Utredningens förslag i denna del har inte rönt några invändningar under remissbehandlingen. Jag anser även för egen del att förslaget bör godtas.

Beträffande reklamation av handresgodsskador finns i järnvägstrafikstadgan en bestämmelse om att järnvägen har rätt att förbehålla sig att reklamation skall ske inom tio dagar efter det resan avslutades vid äventyr att den resande förlorar sin talan. Utredningen har föreslagit att denna bestämmelse ändras på det sättet att fristen förlängs till tre månader så att den överensstämmer med den i lagförslaget upptagna fristen för internationell befordran. I sammanhang härmed uttalar utredningen att den omständigheten att lagförslaget inte innehåller reklameringsregler inte hindrar transportföretagen från att avtala om att rätten till talan prekluderas om den skadelidande inte reklamerar inom utsatt tid. Den föreslagna regeln i järnvägstrafikstadgan innebär emellertid enligt utredningen att kortare reklameringsfrister än tre månader inte kan avtalas. Förslaget har under remissbehandlingen kritiserats bara av SJ som ansett att en kortfristig reklamationsskyldighet bör införas beträffande skada på handresgods.

Jag anser för egen del att någon reklamationskyldighet över huvud taget inte bör gälla beträffande skada på handresgods. Jag kan inte dela utredningens uppfattning att frånvaron av reklamationsregler innebär att järnvägarna avtalsvägen dvs. i praktiken i sina normalvillkor kan föreskriva att reklamation skall ske. I enlighet med vad jag uttalade i samband med 1973 års sjölagsändringar (prop. 1973:137 s. 107) anser jag att det av lagens tvingande karaktär följer att järnvägen inte i befodringsvillkoren eller på annat sätt med bindande verkan kan föreskriva reklamation vid äventyr av talans förlust. Detta kan tyckas betungande för järnvägen. Jag tror dock att ett sådant synsätt är missvisande. Det åligger den skadelidande att visa att skadan har uppkommit till följd av järnvägsdrift. Allteftersom tiden går blir det allt svårare för den skadelidande att uppfylla denna beviskyldighet. Det ligger därför i den resandes intresse att så snart som möjligt anmäla att handresgods har förlorats eller skadats. Tidpunkten för en sådan anmälan kan vara av betydelse vid bedömningen av om den skadelidande kan anses ha styrkt sitt påstående om hur skadan har uppkommit. Å andra sidan kan det inte uteslutas att en resande på grund av sjukdom eller av andra skäl har varit förhindrad att kort tid efter skadan anmäla denna till järnvägen. Kan den resande trots att sådan anmälan inte har skett ändå bevisa att skadan har uppkommit i samband med resan bör han inte av lagen förhindras att göra sin rätt gällande. Någon anledning att befara att för järnvägen okända krav i större omfattning kommer att resas mer än tre månader från det den skadelidande fått vetskap om skadan -- vilket är konventionens reklamationsfrist -- finns det inte.

Tilläggskonventionen föreskriver en preskriptionstid av tre år från dagen för olyckshändelsen eller från dödsfallet om den resande har avlidit, i sistnämnda fall dock högst fem år från dagen för olyckshändelsen.

Preskriptionsbestämmelser är främst dikterade av hänsyn till den skadeståndsskyldige och syftar till att ge en yttersta tidsgräns för ansvarigheten för följderna av en olyckshändelse. Även utredningstekniska synpunkter spelar in. Inom transporträtten har preskriptionsfristerna som regel varit kortare än inom den allmänna skadestånds- och förmögenhetsrätten. Nuvarande bestämmelser om järnvägens ansvar föreskriver exempelvis en preskriptionstid som i princip omfattar två år. Konventionens regler är alltså här något förmånligare för den skadelidande än nuvarande reglering och bör kunna godtas. För en treårsgräns talar även att en sådan övervägs för fordringsanspråk i allmänhet i samband med det arbete på en revision av preskriptionslagstiftningen som nu pågår inom justitiedepartementet.

KO har riktat kritik mot att en definitiv tidsgräns räknad från olyckshändelsen införs beträffande anspråk med anledning av en resandes dödsfall, eftersom sådana anspråk därigenom kan preskriberas redan innan de uppkommer. Jag kan inte dela KO:s synpunkter på denna fråga. En definitiv tidsgräns anser jag även i dessa fall motiverad för att inte

tanken bakom preskriptionsbestämmelsen skall bli förfelad. En yttersta preskriptionstid om fem år får enligt min mening anses väl avvägd. Jag anser därför att utredningens förslag bör godtas.

De i lagen meddelade preskriptionsreglerna bör, som utredningen har föreslagit, gälla oavsett vilken grund som åberopas för talan mot järnvägen. Detsamma bör enligt min mening gälla om talan förs mot järnvägens anställda och medhjälpare. Jag skall närmare behandla denna fråga i specialmotiveringen till 11 §.

Konventionen innehåller särskilda regler för utomprocessuella skadeståndsanspråk mot järnvägen. Bland dessa regler finns regler om suspension av preskriptionsfristen medan utomprocessuella förhandlingar pågår. Utredningen har föreslagit att dessa regler införs i lagen endast beträffande internationell befordran. Jag ansluter mig till utredningens förslag. Vid inrikes befordran torde eventuella förhandlingar med järnvägen inte behöva regleras i lag. Det behöver inte heller befaras att förhandlingarna drar ut på tiden så länge att preskriptionsfristen löper ut. Regler om suspension av preskriptionsfristen är också främmande för svensk rätt. Erfarenheterna av motsvarande regler i CIM och CMR ger vid handen att de ger upphov till åtskilliga problem, främst bevisvärigheter. Jag delar därför utredningens uppfattning att regler av detta slag inte bör gälla vid inrikes befordran.

Tilläggskonventionen överläter till nationell rätt att ge regler om behörig domstol. Typiskt för en skada som drabbar en resande är att den ofta inträffar långt från den resandes hemort och att det därför kan bereda den skadelidande praktiska svårigheter att föra sin talan vid domstolen i den ort där skadan uppkom. Det är inte heller säkert att rätten i den ort där järnvägens styrelse har sitt säte är mer välbelägen för den skadelidande. Även vissa andra fora kan bli aktuella men med enbart rättegångsbalkens regler om behörig domstol riskerar den skadelidande ändå att få processa vid en för honom ogynnsamt belägen domstol.

Detta problem aktualiseras även inom andra delar av transporträtten. Utredningen har med förebild i lagen om inrikes vägtransport velat utvidga den resandes möjlighet att välja forum genom att föreskriva att talan får väckas även vid domstol i avrese- eller bestämmelseorten eller, om skadan har inträffat i samband med trafik med svensk tågfarja, i ort på tågfarjelinjen. Jag ansluter mig till detta förslag.

## 7.7 Övriga frågor

Som jag förut har nämnt anser jag att vissa regler i lagen, som grundas på tilläggskonventionen, bara bör tillämpas vid internationell befordran för vilken tilläggskonventionen gäller. Detta är fallet med reglerna om medvållande på den resandes sida, rätten att begära ersättning i form av engångsbelopp samt begränsningsbeloppet vid sakskada. I dessa delar hör vid inrikes befordran i stället gälla skadeståndslagens regler resp. ett i lagen särskilt upptaget och i kronor uttryckt begränsningsbelopp för

sakskada.

Även vissa andra på konventionen grundade särregler för internationell befordran bör tas in i lagen. Detta är fallet beträffande sättet att beräkna dröjsmålsränta och regler om framställande av krav mot järnvägen i utomprocessuell ordning. Jag återkommer till detta i specialmotiveringen till 15 och 18 §§.

Enligt utredningens förslag behöver en del av konventionens regler inte återges i den föreslagna lagen. Jag hänvisar till redogörelsen i betänkandet, s. 81-94. För egen del anser jag att lagen bör innehålla en hänvisning till skadeståndslagens regel om solidarisk ansvarighet när flera är skadeståndsskyldiga. Denna fråga behandlas i specialmotiveringen till 3 §. I övrigt godtar jag utredningens överväganden i denna del.

Tilläggskonventionen innehåller vissa regler om verkställighet av dom som har meddelats i annan konventionsstat. De överensstämmer nära med motsvarande regler i CIM och CIV. Regler om verkställighet av dom som har meddelats enligt CIM och CIV finns i lagen (1974:744) om verkställighet av utländsk dom som meddelats enligt vissa internationella järnvägsfördrag m. m. Dessa regler bör göras tillämpliga också på dom som har meddelats enligt tilläggskonventionen.

Den nya lagen bör träda i kraft samtidigt som tilläggskonventionen blir bindande för Sverige. Det bör därför överlämnas till regeringen att bestämma om lagens ikraftträdande.

Den nya lagen nödvändiggör viss följdlagstiftning, främst ändringar i 1886 års lag. Dessa ändringar skall behandlas närmare i specialmotiveringen. När övriga delar av utredningens arbete har slutförts får formen för järnvägslagstiftningen tas upp för en samlad bedömning. Förutsättningar torde finnas för att alla regler om järnvägens ansvarighet skall kunna samlas i en lag.

## 8 Upprättade lagförslag

I enlighet med vad jag nu har anfört har inom justitiedepartementet upprättats förslag till

1. lag om järnvägs ansvarighet vid befordran av resande,
2. lag om ändring i lagen (1886:7 s. 1) angående ansvarighet för skada i följd av järnvägs drift,
3. lag om ändring i lagen (1974:744) om verkställighet av utländsk dom som meddelats enligt vissa internationella järnvägsfördrag m. m.

Förslagen bör fogas till regeringsprotokollet i detta ärende som *bilaga 3*.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Bilagan har uteslutits här. Frånsett några redaktionella ändringar är förslagen likalydande med dem som är fogade till propositionen.

## 9 Specialmotivering

### 9.1 Förslaget till lag om järnvägs ansvarighet vid befordran av resande

I enlighet med utredningens förslag har lagen disponerats på det sättet att i en inledande paragraf (1 §) anges lagens tillämpningsområde samt i de därpå följande paragraferna (2-11 §§) ges bestämmelser som är tillämpliga på all slags resandebefordran med järnväg, inrikes såväl som internationell, samt på befordran av resande med tunnelbana och spårväg. I ett sista avsnitt (12-19 §§) meddelas vissa bestämmelser som är tillämpliga enbart vid internationell järnvägsbefordran.

#### Inledande bestämmelser

##### 1 §

Paragrafen anger lagens tillämpningsområde. Den motsvarar 1 § i utredningens förslag.

*Utredningen.* 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 inte betraktas som en befordran. Den omständigheten att färden leder tillbaka till utgångspunkten eller att färden har enbart nöjeskaraktär utesluter inte att det rör sig om en befordran. Att vederlag skall utgå för färden är visserligen det 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.

Atskilliga 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. 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 de särskilda bestämmelserna om internationell befordran inte tillämpliga. I andra stycket av förevarande paragraf föreskrivs nämligen att dessa bestämmelser 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.

Lagförslagets resandebegrepp inrymmer självfallet först och främst alla som befordras med järnvägen på grund av ingånget befordringsavtal. 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 detsamma 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 vart 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 olyckstillfället 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. Även om bevissvårigheter kan leda till att skadelidande, som med visst fog kan misstänkas vara fripassagerare, i ersättningshänseende får behandlas som resande, bör dock 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 skadeståndsreglerna.

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 restau-

rangvagn.

Huruvida den skadelidande i det särskilda fallet bör betraktas som "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.

Vad som hittills har sagts tar sikte på det vanliga fallet att skadan uppkommer under själva befordringen. Enligt förslaget skall emellertid det skärpta järnvägsansvaret kunnat 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. 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 i regel i betydelsen transportföretag, dvs. som beteckning på de speciella rättssubjekt som kan åläggas att svara för skada enligt de föreslagna reglerna. 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 fast kraftkälla, liksom hittills få anses falla utanför järnvägsagstiftningen. Vilket slag av drivmedel som används (ångkraft, elektricitet, olja) spelar däremot ingen roll.

Bestämmelserna i lagförslagets 2 11 §§ avses bli tillämpliga även på tunnelbana och spårväg. 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 saknar således aktualitet för tunnelbanor och spårvägar.

Också för vissa delar av järnvägsnätet saknar de särskilda bestämmelserna om internationell befordran 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 underställs CIV. 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 i vissa fall kan lämnas till dem.

*Remissyttrandena.* SJ uttalar sig kritiskt mot den renodlat formella avgränsningen av konventionens tillämplighet och framhåller att konventionen därigenom endast delvis täcker de internationella resor vid vilka järnväg anlitas. SJ framhåller att betydelsen härav dock minskas genom att reglerna för inrikes och internationell befordran i stor utsträckning är lika. SJ erinrar vidare om att innehavet av internationell biljett synes konstitutivt för CIV:s och därmed också för tilläggskonventionens tillämplighet. Nu innehåller emellertid CIV också en bestämmelse om skyldighet för resande att erlagga tilläggsavgift för den händelse han ej kan uppvisa giltig biljett (art. 9). Logiken kan möjligen ändå hävdas, om man antar att en resande kvarblir i hägnet av CIV om det framgår att biljett utfärdats för honom och att han förlorat den under omständigheter som inte har medfört förlust av hans rätt till befordran. Enligt stadgande i samma artikel i CIV skall biljett som försetts med otillåten ändring anses ogiltig och omhändertas av järnvägspersonalen. Resande med sådan biljett torde inte tillhöra kategorin CIV-resande men blir ändå behandlad som resande, ehuru i inrikes trafik. En resande med internationell biljett i 2 klass torde, ehuru texterna är otydliga på denna punkt, få betraktas som CIV-resande också under färd som han företar i 1 klass eller i sovvagn mot lösen av inrikes tilläggsbiljett härför. Också den som olovligen begagnar 1 klass torde få anses som internationell resande om han innehar giltig internationell biljett för resa i 2 klass. Rena "tjuvåkare" synes inte i något fall kunna hänföras till kategorin CIV-resande oavsett att resan som sådan är internationell. Mera osäkert är till vilken kategori man har att hänföra resande som visserligen har internationell färdhandling men som enligt art. 12 CIV ej äger tillträde till det tåg han färdas med.

*Sveriges advokatsamfund* ger uttryck för ett önskemål om att uttrycket "internationell befordran" definieras direkt i lagen och inte genom hänvisning till en svårtillgänglig konventionstext.

*Föredraganden.* I första stycket första punkten föreskrivs att lagen är tillämplig på befordran av resande med järnväg. Vad utredningen har anfört angående innebörden av uttrycket "befordran" föranleder inte

någon erinran från min sida. Några nämnvärda gränsdragningsproblem torde knappast uppkomma.

Av väsentlig betydelse för avgränsningen av lagens tillämpningsområde är vad som skall förstås med begreppet "resande". I enlighet med vad jag har anfört i den allmänna motiveringen (avsnitt 7.3) bör i princip endast den anses som resande som har slutit ett befordringsavtal eller avser att ingå ett sådant avtal under resan. Något krav på att den resande har löst biljett bör således inte uppställas. Liksom utredningen anser jag att en liberal praxis bör tillämpas i de fall då befordringsavtal inte har kommit till stånd och att endast uppenbara tjuvåkare bör vara undantagna från lagens tillämpning. Anknytningen till befordringsavtal som förutsättning för lagens tillämpning innebär vidare, som jag också har berört i den allmänna motiveringen, att järnvägens anställda och personer, som uppehåller sig på tåget exempelvis medan detta står inne på en station och som inte avser att resa med tåget, inte skall anses som resande.

Som jag inledningsvis har nämnt innehåller lagen i 2-11 §§ bestämmelser som är gemensamma för all befordran av resande med järnväg, oavsett om denna är av inrikes eller internationell natur. Enligt *första stycket andra punkten* skall dessa bestämmelser också tillämpas på resandebefordran med tunnelbana och spårväg. Som utredningen har framhållit saknar de särskilda bestämmelserna för internationell befordran aktualitet för tunnelbanornas och spårvägarnas del.

Jag har tidigare framhållit att en strävan har varit att så långt möjligt ha gemensamma regler för inrikes och internationell järnvägsbefordran. Vissa av tilläggskonventionens regler har emellertid inte ansetts lämpligen böra gälla för inrikes befordran. För att Sverige skall kunna ansluta sig till konventionen krävs emellertid att dessa regler återges i den svenska lagen. Särreglerna (12-19 §§) har placerats i ett särskilt avsnitt i lagen. De skall tillämpas bara på sådan internationell befordran för vilken tilläggskonventionen gäller. Eftersom tilläggskonventionen för sin tillämplighet i princip kräver att den resande innehar en internationell befordringshandling kan det undantagsvis förekomma att omständigheterna är sådana att tilläggskonventionen inte är tillämplig, trots att befordringen till sin natur är internationell. I sådant fall skall enbart 2-11 §§ tillämpas. I enlighet härmed har i *andra stycket* tagits in en föreskrift om att 12-19 §§ endast gäller i fråga om befordran som avses i tilläggskonventionen.

Andra stycket har i förhållande till utredningsförslaget undergått en viss redaktionell jämkning. I utredningsförslaget angavs att de berörda paragraferna skulle gälla i fråga om "befordran som avses i tilläggskonventionen". Tilläggskonventionens tillämpningsområde framgår av dess art. I § 1 som dels anger att konventionen reglerar järnvägens ansvarighet för skada, som åsamkas resande inom konventionsstats område, dels definierar resande som den vars befordran är underkastad CIV eller person som åtföljer en godstransport som är underkastad CIM. Advokatsamfundet har med viss rätt kritiserat den av utredningen föreslagna bestämmelsen för att vara svårtillgänglig. CIM:s och CIV:s regler angående tillämpnings-

området är emellertid synnerligen detaljerade och detaljregleringen berör till övervägande del förhållanden som nästan helt saknar praktisk betydelse. Att tynga lagtexten med ett fullständigt återgivande av konventionernas regler om deras tillämpningsområden kan därför enligt min mening inte komma i fråga. Däremot har lagtexten förtydligats så att det framgår, att de särskilda reglerna om internationell befordran för sin tillämpning förutsätter att det är fråga om sådan befordran enligt internationell färdhandling som avses i tilläggskonventionen. Härmed har det viktigaste kriteriet för tilläggskonventionens tillämplighet angivits i själva lagtexten. I tveksamma fall står SJ till tjänst med upplysningar. SJ är för övrigt enligt kungörelsen (1974:748) om internationell järnvägs-transport skyldigt att på begäran hålla CIM och CIV jämte tilläggsprotokoll och linjelistor tillgängliga för envar som önskar ta del av dem.

Som SJ i sitt remissyttrande har påpekat är tilläggskonventionens avgränsning tämligen formell. Resande som efter inresa i ett land på internationell biljett fortsätter resan bortom den bestämmelseort som anges i biljetten eller som kommer in i bestämmelselandet med annat transportmedel för att sedan fortsätta med järnväg anses ej vara under internationell befordran. För sådana resande blir i stället endast de allmänna reglerna i 2-11 §§ tillämpliga.

Tilläggskonventionens krav på att en resande måste inneha en internationell befodringshandling får emellertid inte tolkas alltför bokstavligt. Kan den resande visa att han har löst sådan biljett men att den förkommit blir de för internationell befordran givna reglerna tillämpliga. Detsamma får anses gälla om den resande innehar biljett men olovligen eller efter betalning av inrikes tilläggsbiljett färdas i andra utrymmen än dem som den internationella biljetten gäller. Den omständigheten att järnvägen har rätt att avvisa den resande från tåget bör inte heller påverka bedömningen av om han skall anses vara resande i tilläggskonventionens mening.

Utredningen har inte ansett att någon definition av begreppet "järnväg" behöver tas in i lagen eftersom tunnelbana och spårväg omfattas av samma ansvarsregler såvitt avser inrikes befordran. Även jag anser en definition obehövlig. Spårbundna bergbanor anser jag dock böra omfattas av lagen. I den mån anläggning för spårbundna svävere kommer att byggas i Sverige bör även en sådan betraktas som järnväg. Någon ändring av den av utredningen föreslagna lagtexten föranleder ej dessa överväganden.

## 2 §

Paragrafen anger lagens tvingande natur och dess karaktär av minimiregler från resandens synpunkt. Den överensstämmer med 2 § i utredningens förslag.

*Utredningen.* 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 skadeersättningsens 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.

Att konventionsförfattarna endast i fråga om ansvarssystemet uttryckligen angett att föreskrifterna är tvingande, skulle kunna föranleda till antagandet, att konventionens övriga regler är att anse som dispositiva. Atminstone när det gäller regler som har nära samband med de egentliga ansvarsreglerna, 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. 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.

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 §§ (14, 15 och 19 §§ i det remitterade förslaget).

Sammanställd med 9 § innebär den nu föreslagna bestämmelsen, att järnvägen inte kan åberopa villkor eller föreskrift, som stadgar kortare preskriptionsfrister än nämnda paragraf. 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 (18 § andra stycket i det remitterade förslaget) 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. Den skadelidandes möjlighet att väcka talan vid någon av de i 10 § avsedda domstolarna påverkas därför inte av att annan domstol gjorts behörig genom prorogation. Vidare kommer bestämmelsen att medföra rätt för den skadelidande att föra talan vid domstol utan hinder av eventuell skiljeklausul.

Reglerna i 12 § (13 § i det remitterade förslaget) 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 uppbära 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 §§ (16 och 17 §§ i det remitterade förslaget) får bestämmelsen i 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 reklamationskyldighet.

För tillämpningen av övriga delar av utredningens lagförslag torde 2 § sakna praktisk betydelse.

*Föredraganden.* Liksom utredningen anser jag att lagens regler bör vara tvingande i den meningen att de inte genom avtal kan åsidosättas till nackdel för den resande. En uttrycklig bestämmelse härom har tagits upp i denna paragraf. Denna ordning är i linje med vad som gäller inom andra delar av transporträtten och följer såvitt avser de centrala ansvarsbestämmelserna redan av tilläggskonventionen.

Utredningens genomgång av betydelsen av att lagens regler görs tvingande föranleder mig till några kommentarer.

Det är helt klart att 2 § innebär att järnvägen inte har möjlighet att

genom standardavtal eller eljest genom annan överenskommelse träffad före skadetillfället stipulera för den resande mindre förmånliga villkor för sin ansvarighet än som följer av 3 6 och 8 §§ samt såvitt avser internationell befordran, även 12 15 och 19 §§. Genom att uttryckliga regler ges om preskriptionsfrister, laga domstol och om reklamation vid internationell befordran kan inte heller i dessa avseenden avtalsvis göras avsteg från lagen till den resandes nackdel. Detta innebär bl. a. att skiljeklausuler liknande den som nu finns i järnvägarnas normalvillkor bör utmönstras ur dessa villkor. Oavsett om så faktiskt sker kommer den skadelidande alltid att kunna föra talan vid domstol.

Några särskilda regler om reklamation har inte föreskrivits såvitt avser skada som har uppkommit vid inrikes befordran. Jag vill erinra om vad jag i den allmänna motiveringen (avsnitt 7.6) har anfört om att bestämmelsen i 2 § får anses hindra att järnväg i sina befordringsvillkor intar regler om reklamation av innebörd att rätten att föra talan går förlorad om reklamationsfristen inte iakttas.

Bestämmelsen i denna paragraf utgör bara hinder för sådana avvikelser från lagen som är till den resandes nackdel. Ingenting hindrar således att järnvägarna i sina normalvillkor exempelvis åtar sig ansvarighet för handresgods med högre belopp än som anges i 8 § andra stycket.

## Förutsättningar för ansvarighet

### 3 §

Paragrafen innehåller de grundläggande reglerna om järnvägens ansvarighet för personskada. Den motsvarar 3 § i utredningens förslag.

*Utredningen.* Denna paragrafs *första stycke* motsvarar art. 2 § 1 första stycket i tilläggskonventionen. Enligt konventionstexten skall järnvägens ersättningsskyldighet avse den skada som uppkommer genom att en resande dödas, genom att han tillfogas kroppsskada eller genom "loute 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. Med personskada bör förstås den fysiska eller psykiska defekt hos den skadelidande som utgör en direkt följd av skadehandlingen. 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" och i utredningens lagförslag används i stället uttrycket "händelse". I detta uttryck bör inläsas ett krav på att det skadeorsakande skeendet är något som inte är helt normalt för en järnvägsbefordran. Bli en resande sjuk av tågets vanliga krängningar och skakningar, kan detta inte medföra ansvar för järnvägen, eftersom de nämnda fenomenen är så alldagliga, 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 tagakande 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.

En förutsättning för att järnvägen skall bli ansvarig för en viss skada är enligt förslaget att den skadeorsakande händelsen "sammanhänger med järnvägsdriften". I likhet med 1886 års 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". 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. 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 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. Däremot torde skador som resande avsiktligt tillfogas av medresande i regel få anses sakna samband med järnvägsdriften. Detsamma 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 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 sammanhänga 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 ådras sig skadeståndsskyldighet enligt denna paragraf används i lagförslaget endast uttrycket "järnvägen". 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. 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.

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 motsvarighet i t. ex. 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 ersättningsskyldighet. 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 bergsslutning, varvid sten rasar ner framför tåget och orsakar urspärning 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.

Konventionens ordval på denna punkt har rätt stora likheter med formuleringar i svenskt lagspråk, vilka avser att beskriva vårdslöshet. 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*.

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 sammanhänga 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 syntts 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 såsom skett i andra stycket av förevarande paragraf. 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 urspärning 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.

Ansvarsfrihet kan komma i fråga endast om skadan har 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 faresitua-

tionen. 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".

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 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 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. Svensk rätt har här traditionellt en något annorlunda konstruktion. Enligt denna tänker man sig inte något bortfall av ansvarigheten som sådan men medger att ersättningsskyldigheten 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. skadeståndslagens regler om jämkning av skadestånd på grund av medvållande på den skadelidandes sida.

*Remissyttrandena. Hovrätten för Nedre Norrland* anmärker att denna paragraf i utredningens lagförslag erhållit en utformning som synes avvika från gängse svensk lagstil. Hovrätten ifrågasätter för det första om något uttryck motsvarande tilläggskonventionens "accident" är erforderligt för saksammanhanget och föreslår i stället följande formulering: "Har resande medan han uppehöll sig i eller steg på eller av järnvägsfordon tillfogats personskada i följd av järnvägsdriften, skall järnvägen ersätta skadan även om varken järnvägen eller någon för vilken den svarar har vållat skadan." Reglerna om ansvarsfrihet i paragrafens andra stycke föreslår hovrätten vidare omformulerade med exempelvis 24 § köplagen eller 58 § järnvägstrafikstadgan som förebild. I vart fall anser hovrätten att uttrycket "främmande" bör bytas ut mot "ovidkommande" eller liknande uttryck och att uttrycket "alla rimliga åtgärder" hellre bör formuleras "alla åtgärder som rimligen kunnat krävas av järnvägen".

*SJ* understryker vikten av att uttrycket "händelse som sammanhänger med järnvägsdriften" ges en sådan tolkning att ansvaret ej utsträcks till att omfatta händelser som endast på indirekt väg kan härledas från driften. Beträffande paragrafens andra stycke betonar *SJ* att en förutsättning för att en åtgärd från järnvägens sida till förebyggande eller avvärjande av skada skall anses rimlig är att åtgärden, förutom att den är praktiskt genomförbar, omfattas av järnvägens rättsliga befogenhet. En

vanskelig bedömningsfråga synes enligt SJ uppkomma då ingrepp i tredjemans rätt krävs för farans avvärjande och sådant ingrepp kan anses rättsligen grundat endast i den mån nödrätt kan åberopas.

*Föredraganden.* Mina allmänna överväganden rörande utformningen av järnvägens ansvarighet för personskada har jag redogjort för i det föregående (avsnitt 7.4).

*Första stycket* innehåller huvudregeln att järnvägen bär ett objektivet ansvar för personskada som till följd av järnvägsdriften tillfogas en resande medan han uppehåller sig i eller stiger på eller av ett järnvägsfordon. Liksom utredningen anser jag att uttrycket "personskada" inte behöver definieras i lagtexten. Den avgränsning begreppet givits i den allmänna skadeståndsrätten jämför t. ex. prop. 1975:12 s. 20 – bör gälla även vid personskada till följd av järnvägsbefordran.

Utredningens förslag till transformering av konventionens uttryck "un accident" har kritiserats av hovrätten för Nedre Norrland. Den av hovrätten i stället föreslagna lydelsen kan möjligen anses ha en något vidare innebörd omfattande även skador till följd av helt normala skeenden såsom allergisjukdom på grund av överkänslighet mot järnvägsvagnarnas textilier, ryggbesvär efter långa resor, rörelsesjuka o. d. Å andra sidan kan utredningens formulering, även om den i och för sig väl ansluter sig till konventionens lydelse, ge en i mitt tycke väl snäv avgränsning av de skadeorsaker för vilka järnvägen bör svara. Det av utredningen nämnda fallet att en resande drabbas av koloxidförgiftning torde således, om utredningens formulering bibehålls, kunna konstituera ersättningssskyldighet för järnvägen endast om den händelse som orsakat koloxidläckaget inträffat medan den skadelidande befann sig på tåget eller höll på att stiga av eller på detta. Skillnaden mellan de bägge föreslagna formuleringarna torde under alla förhållanden vara av ringa betydelse. Jag har därför föredragit att utforma lagtexten i enlighet med hovrättens förslag, som har en enklare och mera lättillgänglig utformning och som ansluter sig till 2 § 1886 års lag.

Jag kan i huvudsak ansluta mig till utredningens uttalanden om innebörden av kravet på att skadan skall ha uppkommit "till följd av järnvägsdriften". Detta begrepp har inte definierats. Den tolkning av begreppet som följer av förarbetena till 1886 års lag får numera anses som alltför snäv med hänsyn till bl. a. praxis utomlands och inom andra områden av transporträtten. Till skillnad från utredningen anser jag att järnvägsdriften bör anses omfatta, förutom själva befordringen, också den serviceverksamhet som järnvägen eller självständiga entreprenörer bedriver på tåget t. ex. restaurangrörelse. All verksamhet som kan sägas vara ett naturligt komplement till befordringen anser jag böra hänföras till järnvägsdriften.

Ansvarsreglerna gäller även vid tåg färjetrafik och i vissa fall vid tillfällig ersättningstrafik med annat transportmedel än järnväg (5 §). Utrymmet

för järnvägens ansvarighet vid tågfarjetrafik kan inte bli särdeles stort, då händelser som beror på färjans navigering inte kan anses sammanhänga med järnvägsdriften. Utredningens uttalanden i denna del föranleder ingen erinran från min sida. De särskilda problem som uppstår vid ersättningstrafik med annat transportmedel än järnväg berör jag i specialmotiveringen till 5 §.

I likhet med utredningen anser jag att kravet på den bevisning, som den skadelidande måste presteras för att visa att skadan tillfogats honom i följd av järnvägsdriften, inte bör ställas särskilt högt. SJ:s farhågor att ansvaret härigenom kan komma att utsträckas alltför långt förefaller mig vara ogrundade. Ansvarsfrihetsgrunderna i paragrafens andra stycke och de allmänna reglerna om adekvat kausalitet får anses utesluta risken för en alltför vid tillämpning av ansvarsregeln.

Enligt tilläggskonventionen art. 2 § 6 åvilar ansvarigheten för järnvägsdriften den järnväg som enligt centralbyråns lista över CIV-linjer driver den linje på vilken den resande kom till skada. Detta gäller även om skadan i det enskilda fallet har inträffat när annan järnväg med användande av egen personal och egen rullande materiel har utfört befordran på sträckan. Denna konventionsbestämmelse överensstämmer i princip med regleringen 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 har inträffat under befordran på banan oavsett vem som har utfört befordringen.

Med hänvisning till att det sålunda blir fråga om fortsatt tillämpning av en hävdvunnen princip och att järnvägsnäten i Sverige är fåtaliga och lätt åtskiljbara har utredningen ansett att en uttrycklig bestämmelse, som anger vilken järnväg som har att bära järnvägsansvarigheten, kan undvaras. Jag är av samma uppfattning.

Vissa sträckor drivs enligt CIV:s lista gemensamt av två järnvägsföretag. Enligt konventionen blir då vart och ett av järnvägsföretagen ansvarigt vid skada. Någon bestämmelse härom utöver en hänvisning till skadeståndslagens bestämmelse om solidariskt skadeståndsansvar (jämför specialmotiveringen till 8 §) anser jag i likhet med utredningen inte behövlig. Frågan har liten praktisk betydelse eftersom sådan samtrafik förekommer i Sverige bara på sträckan Haparanda-Torneå och på vissa tågfarjelinjer.

I *andra stycket* finns en undantagsbestämmelse om att järnvägen i vissa fall går fri från ansvarighet. Utredningens lagförslag föreskriver att järnvägen är fri från ansvarighet om den skadebringande händelsen har framkallats genom att en för järnvägsdriften främmande omständighet inverkat på denna och järnvägen inte hade kunnat undvika detta eller förebygga följderna härav, även om den vidtagit alla rimliga åtgärder. Under uttrycket "främmande omständighet" faller enligt utredningen sådant som olika naturhändelser samt inverkan av tredje man. Formuleringen, som är resultatet av en nordisk kompromiss, har kritiserats vid

remissbehandlingen. För egen del anser jag att uttrycket "främmande omständighet" är något oklart till sin innebörd. En ordalydelse som närmare anknyter till konventionens uttryck "omständighet som inte är hänförlig till själva järnvägsdriften" är att föredra. I enlighet härmed och den i första stycket företagna ändringen föreskrivs i andra stycket att järnvägen är fri från ansvarighet om skadan har orsakats av en omständighet, som inte är hänförlig till själva järnvägsdriften och som järnvägen inte hade kunnat undgå eller förebygga följderna av, även om den vidtagit alla åtgärder som rimligen kunnat krävas av den.

Beträffande den närmare innebörden av bestämmelsen kan jag i huvudsak ansluta mig till utredningens uttalanden.

För att ansvarsfrihet skall kunna komma i fråga krävs till en början att skadan har orsakats av omständighet som inte är hänförlig till själva järnvägsdriften. Detta innebär att järnvägen bara i rena undantagsfall kan gå fri från ansvar, eftersom de skador som uppkommer i samband med järnvägsdrift nästan alltid är att hänföra till denna. I rättsvetenskapliga kommentarer till motsvarande bestämmelse i konventionen<sup>1</sup> har betonats att konventionens reglering bygger på ett presumerat kausalansvar för järnvägen beträffande alla skadeorsakande händelser som är ett uttryck för de risker järnvägsdriften för med sig och som inträffar under den egentliga befordringen. De ansvarsfrihetsgrunder som konventionen upptar sägs endast utgöra definitioner av de fall där orsakssambandet mellan järnvägsdriften och den skadeorsakande händelsen saknas eller inte är adekvat.

Sin främsta betydelse torde bestämmelsen därför få när en skada har orsakats av naturhändelser eller sabotage mot järnvägen. I sådana fall saknas sambandet mellan den skadeorsakande händelsen och järnvägsdriften. Järnvägen bör därför gå fri från ansvar under förutsättning att den uppfyllt kraven på skadeförebyggande åtgärder. Till denna senare fråga skall jag återkomma i det följande.

Det är något tveksamt hur långt konventionens bestämmelser om ansvarsfrihet sträcker sig när det är fråga om skada orsakad av tredje man. Att detta fall nämns särskilt i konventionens art. 2 § 4 torde sammanhånga med att den resande, om skadan visserligen har orsakats av tredje man men järnvägen ändå är ansvarig, kan vara berättigad till ersättning av såväl järnvägen som tredje man. Det har därför ansetts nödvändigt att fastslå att den skadelidande i ett sådant fall kan vända sig mot järnvägen med hela sitt skadeståndskrav, vilket emellertid inte utesluter regress från järnvägens sida mot tredje man. Av bestämmelsens utformning och uttalanden som har gjorts i anslutning till konventionstexten torde följa att järnvägen skall anses ansvarig för skador orsakade av tredje man i samma utsträckning som när skador har orsakats av andra omständigheter som inte är hänförliga till själva järnvägsdriften. Konventionens ansvars-

<sup>1</sup> Se exempelvis Peyer i Bulletin de transports internationaux par chemins de fer No 1/2 1973.

system har avsetts innebära att järnvägen skall gå fri från ansvar bara i situationer som har karaktären av force majeure.

Frågan i vilken utsträckning järnvägen skall kunna gå fri från ansvar när skadan har orsakats av tredje man är av stor betydelse när det gäller skador orsakade av motorfordon vid plankorsningar mellan väg och järnväg.

Att dessa korsningar och särskilt de som inte är utrustade med hel- eller halvbommar representerar särskilda olycksrisker är uppenbart. Skador som uppkommer vid sådana olyckor har ett sådant klart samband med järnvägsdriften att de måste anses orsakade av omständigheter som är att hänföra till denna. Bestämmelserna om ansvarsfrihet i andra stycket av denna paragraf bör därför enligt min mening inte vara tillämpliga på skador som har uppkommit vid plankorsningsolyckor annat än om mycket speciella omständigheter föreligger, såsom att en bil kör igenom nedfällda bommar och därefter kolliderar med ett järnvägståg.

För att järnvägen enligt andra stycket skall gå fri från ansvar krävs inte bara att skadan har orsakats av en omständighet som inte har med järnvägsdriften att göra. Dessutom krävs att järnvägen inte hade kunnat undvika att denna omständighet medförde skada även om järnvägen iakttagit alla åtgärder som rimligen kunnat krävas av den. Som utredningen har framhållit räcker det inte att järnvägen visar den grad av omsorg som krävs för att culpa skall anses utesluten. I stället måste järnvägen vidta sådana skadeförebyggande åtgärder att inte bara den skadeorsakande händelsen utan även den därav följande skadan skall kunna betecknas som ett fall av force majeure. Det måste t. ex. anses åligga järnvägen att i första hand kontinuerligt inspektera banan och kringliggande områden för att säkerställa att det inte föreligger risk för att sten- eller snöras eller underminering av banan på grund av häftiga regn eller liknande skall kunna inverka på järnvägsdriften med skador som följd. Ansvarsfrihet bör inte kunna komma i fråga annat än om den skadeorsakande händelsen har aktualiserats plötsligt eller av andra skäl inte rimligen hade kunnat förutses. Dessutom bör det kunna krävas av järnvägen att den vidtar sådana säkerhetsåtgärder att verkningarna av en inträffad olycka begränsas, exempelvis genom att tågen utrustas med brandskydds- och sjukvårdsmateriel i rimlig omfattning.

Med anledning av vad SJ anfört vill jag framhålla att även sådana skadeförebyggande åtgärder som innebär ingrepp i tredje mans rätt i vissa fall bör kunna krävas av järnvägen. Hur långt denna järnvägens skyldighet bör sträcka sig får i varje enskilt fall bedömas av domstolarna med utgångspunkt från allmänna nödrättsliga regler.

Om såväl tredje man som järnvägen är ansvarig för en skada följer av skadeståndslagen (6 kap. 3 § enligt prop. 1975:12) att båda svarar solidariskt för skadeståndet. En liknande bestämmelse finns i tilläggskonventionen. En erinran om skadeståndslagens bestämmelse har tagits in i 8 §.

I likhet med utredningen anser jag att tilläggskonventionens bestäm-

melse om ansvarsfrihet vid medvållande från den skadelidandes sida i enlighet med svenska rättsprinciper lagtekniskt bör behandlas som en fråga om jämkning av skadeståndet. Som har anförts i den allmänna motiveringen (avsnitt 7.4) bör skadeståndslagens jämningsregler tillämpas vid inrikes befordran. En hänvisning till dessa har därför tagits in i 8 §. Med hänsyn till tilläggskonventionens system att vid bedömandet av i vilken utsträckning järnvägen är skadeståndsskyldig hänsyn skall tas enbart till graden av vållande på ömse sidor, måste emellertid en särskild jämningsregel för internationell befordran tas in i lagen. Denna bestämmelse återfinns i 12 §. Jag hänvisar i denna del till specialmotiveringen till dessa paragrafer.

#### 4 §

Paragrafen reglerar järnvägens ansvarighet för egendom som resande bär på sig eller medför som handresgods. Den motsvarar 4 § i utredningens förslag.

*Utredningen.* Vad den resande får medföra som handresgods framgår av järnvägstrafikstadgan 12 § och av normalvillkoren art. 10. I tilläggskonventionen påpekas särskilt att också djur, som den resande för med sig, skall betraktas som handresgods. Det har emellertid inte ansetts behövt att ta in ett sådant påpekande i lagtexten. 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.

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 reglerna för personskada. Järnvägen avses således i detta fall ha ett objektivi ansvar även för sakskada. Denna reglering följer, vad beträffar internationell befordran, av tilläggskonventionen art. 2 § 1 andra stycket.

Enligt paragrafens *andra stycke* skall järnvägen, när den resande tillfogats sakskada utan samband med personskada, bli ersättningskyldig endast om järnvägen eller dess personal visas ha varit vållande till skadan. Vad beträffar befordran som är underkastad CIV grundas bestämmelsen på CIV art. 25 § 2.

För att de strängare ansvarighetsreglerna i paragrafens första stycke skall bli tillämpliga krävs att sakskadan uppkommit "i samband med" att den resande tillfogats personskada för vilken järnvägen är ansvarig enligt

3 §. 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.

Medan första stycket 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 avresestationen 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 lagförslagets regler om begränsning av ersättningskyldigheten 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 allmänna skadeståndsregler.

*Föredraganden.* Som framgår av vad jag har anfört i den allmänna motiveringen (avsnitt 7.3) har bestämmelserna i denna paragraf utformats i enlighet med utredningens förslag. I andra stycket har dock vissa redaktionella jämkningar företagits som en följd av den ändrade lydelsen av 3 § första stycket. Utredningens uttalanden rörande bestämmelsernas innebörd föranleder ingen erinran från min sida.

## 5 §

Paragrafen reglerar järnvägens ansvar för skada som uppkommit vid befordran med annat transportmedel som satts in vid tillfälligt avbrott i järnvägsdriften.

*Utredningen.* 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 lagförslaget 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 ansvarighetsregler 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 anlita 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 bilansvarighetslagen, 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 bilansvarighetslagen. Detta ger den skadelidande en förmånligare ställning än om också i nu nämnda avseenden bilansvarighetslagens bestämmelser skulle ha gällt. Vid internationell befordran bör också reglerna i 15–17 §§ (16–18 §§ i det remitterade förslaget) tillämpas.

Har befordringen med det andra transportmedlet utförts av annan än järnvägen, föreligger inte något hinder för den skadelidande att rikta sina ersättningskrav mot den, som enligt de regler som gäller för det använda transportmedlet är ansvarig för skadan, i stället för mot järnvägen. För sådant krav gäller dock i alla delar reglerna för det ifrågavarande befordringsmedlet.

*Remissyttrandena.* SJ påpekar att utredningens lagförslag uppvisar en mindre avvikelse från tilläggskonventionens bestämmelse. Utredningens lagförslag anger att järnvägen varit nödsakad att befordra resandena med annat transportmedel. Vad järnvägen finner sig nödsakad till enligt konventionstexten är inte att utföra befordringen med annat transportmedel utan att avbryta järnvägsbefordringen. Regeln i tilläggskonventionen gäller således vid det faktiska förhållandet att järnvägen utför eller låter utföra ersättningsbefordringen oavsett om den är nödsakad härtill, enligt SJ.

*Föredraganden.* I denna paragraf, som motsvarar tilläggskonventionens art. 22 § 3, regleras det fallet att järnvägen blir tvungen att tillfälligt avbryta järnvägsdriften och till följd härav befordrar eller låter befordra den resande med annat transportmedel. För skada som uppkommer under sådan ersättningsbefordran är järnvägen ansvarig enligt de regler som gäller för det använda transportmedlet. De i denna lag meddelade preskriptions- och forumreglerna skall dock tillämpas vid talan mot järnvägen. Den av utredningen föreslagna lydelsen har undergått en mindre redaktionell jämkning med anledning av vad SJ påpekat. I art. 22 § 3 föreskrivs också att vissa andra processuella bestämmelser skall tillämpas vid talan mot järnvägen i fall som nu avses. Häremot svarande bestämmelser har i lagförslaget tagits upp i 19 §.

Bestämmelserna i denna paragraf och 19 § är bara tillämpliga när yttre omständigheter, t. ex. blockering av banan på grund av tågurspårning eller snöoras, gör det nödvändigt att avbryta järnvägsdriften. Det kan emellertid också förekomma att järnvägen av företagsekonomiska, servicebetonade eller andra icke tvingande orsaker ersätter järnvägsbefordran på någon sträcka med annat transportmedel, t. ex. då anslutande tåg inte inväntat vid försening. Vilka regler som skall gälla i sådana

situationer besvaras inte i tilläggskonventionen. Jag anser det inte heller påkallat att reglera denna fråga i lagen. Någon större praktisk betydelse har den inte eftersom ersättningsbefordran nästan alltid utförs med bil eller buss och den resandes rätt till ersättning i sådant fall är tryggad genom trafikskadelagstiftningen. Skulle undantagsvis en ersättningsbefordran utföras med fartyg eller flyg kan det emellertid inträffa att en tillämpning av sjö- resp. luftfartslagens bestämmelser om ansvarighet och beloppsbegränsning av ansvaret leder till att den skadelidande försätts i en sämre situation än om järnvägen varit ansvarig enligt järnvägsansvarighetsreglerna. I sådant fall bör järnvägens ansvarighet kunna regleras enligt järnvägsansvarighetslagen, varvid dess ansvarsbestämmelser får tillämpas analogt på det andra transportmedlet.

För det fall, slutligen, att det redan vid resans början stått klart att befordringen eller en del av denna skulle komma att utföras med annat transportmedel — dvs. i praktiken oftast med buss — får det anses att ett avtal om s. k. kombinerad befordran har ingåtts. I sådant fall skall givetvis järnvägsansvarsreglerna tillämpas bara på skador som inträffar i samband med järnvägsbefordringen.

## 6 §

Paragrafen reglerar järnvägens ansvar för personal och andra medhjälpare.

*Utredningen.* Paragrafens 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 skadecorsakande 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 sätillvida 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 järnvägsdriften, 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 § (14 § i det remitterade förslaget). 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 handlings sättet med stöd av bestämmelserna i förevarande paragraf kan tillräknas järnvägen.

Järnvägen kan bli ersättningsskyldig, även när tredje man har 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 anställda inte haft någonting med befordringen att göra. Enligt utredningens mening kan emellertid en ordning, enligt vilken järnvägen skulle bli ansvarig för sina anställdas förfarande, även när den anställda enligt vanligt synsätt uppträder som resande eller som en utomstående tredje man, inte rimligen antas vara avsedd. Från praktisk synpunkt torde frågan vara föga betydelsefull, eftersom det sällan torde inträffa att järnvägsanställda utom tjänsten inverkar på järnvägsdriften.

*Föredraganden.* Enligt denna paragraf är järnvägen ansvarig för varje åtgärd eller underlåtenhet i tjänsten av den som är anställd hos järnvägen eller eljest anlitas för järnvägsdriften. Jag ansluter mig till vad utredningen anfört angående denna bestämmelse. I sammanhanget vill jag erinra om att jag anser att uttrycket "järnvägsdriften" bör ges en något mera extensiv tolkning än utredningen har förordat — jämför specialmotiveringen till 3 §.

## 7 §

Paragrafen hänvisar i fråga om atomskada till särskilda bestämmelser.

*Utredningen.* 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 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 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.

*Föredraganden.* Atomansvarighetslagen innehåller speciella regler om ersättning för atomskada. Lagen innebär i korthet att sådan skada skall på objektiv grund ersättas av innehavare av atomanläggning, att ersättningsansvaret är begränsat men till mycket höga belopp samt att anläggningsinnehavaren i princip är skyldig att täcka sin ansvarighet genom ansvarsförsäkring eller likvärdig säkerhet. Vid transport av atomsubstans skall i vissa fall fraktföraren vara ansvarig i stället för innehavaren, varvid bestämmelserna i lagen om innehavaren i stället avser fraktföraren. Lagen innehåller vidare regler som mycket snävt begränsar möjligheterna för en skadelidande att begära skadestånd för atomskada av annan än atomanläggningsinnehavare. Lagens bestämmelser är grundade på den s. k. Pariskonventionen om skadeståndsansvar på atomenergins område. Sverige är bundet av denna konvention.

I enlighet med utredningens överväganden har i denna paragraf tagits in en erinran om denna specialreglering av ansvarighet för atomskada.

## Ersättningens storlek m. m.

### 8 §

Paragrafen hänvisar beträffande skadeståndets bestämmande till skadeståndslagens bestämmelser. Vidare ges en regel om beloppsbegränsning av järnvägens ansvarighet vid sakskada.

*Utredningen.* 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 ersättningskyldighet är föreskriven i tillämplig nationell lag, märks sveda och värk samt lyte och annat stadigvarande men. För dessa skadetyper är ersättningskyldighet 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 ersättningskyldighetens omfattning när resande dödsats föreskrivs i tilläggskonventionen art. 3 § 1, att alla nödvändiga kostnader som orsakats av dödsfallet skall ersättas, i första hand kostnaderna för transport av den döde och begravningskostnaderna. Om olyckan inte omedelbart medfört döden, skall självfallet ersättning enligt reglerna i art. 4 kunna komma i fråga. 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 aliggande 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 §.

Efter en närmare analys av konventionsbestämmelsen (jfr. betänkandet s. 118—120) finner utredningen emellertid att det synes rimligast att utgå från att denna 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 tillräckelig. 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. I fråga om sådana skadeorsakande beteenden av otillräckliga personer används i skadeståndslagen 2 kap. 2 och 3 §§ termen "vållande" på samma sätt som när det gäller motsvarande beteenden av tillräckliga 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

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 jämningsbestämmelse, 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 utslutande 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 medvålandereglerna, 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. Detta bör enligt utredningen kunna ske även om bestämmelsen får det innehåll som skadeståndskommittén föreslagit i betänkandet SOU 1973:51.

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

Utredningen föreslår i *andra stycket* av denna 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.

*Remissyttrandena. SJ* konstaterar att det finns skäl att ifrågasätta om hänvisningen till skadeståndslagen medför övertagande fullt ut av konventionsinnehållet i fråga om skadeståndsberäkningen vid försörjarskador. Vad utredningen anför till stöd för sin slutsats att så ändå skulle vara fallet finner SJ inte övertygande. Enligt SJ:s mening — som också synes sammanfalla med den tolkning varit centralbyrån givit sitt förord

bygger konventionen på den uppfattningen att den lagliga underhållsplikt som avses i art. 3 § 2 bestäms av tillämpligt personalstatut. Det finns därför risk att en tillämpning av den svenska skadeståndslagen i denna del kan innebära bristande uppfyllelse av konventionen.

*Föredraganden.* Sedan utredningen lade fram sitt betänkande har i prop. 1975:12 föreslagits ändringar i skadeståndslagen på grundval av skadeståndskommitténs betänkanden (SOU 1971:83) Skadestånd III och (SOU 1973:51) Skadestånd V. Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 1976. Då de i vissa hänseenden avviker från såväl gällande rätt som skadeståndskommitténs förslag har vissa ändringar i utredningens förslag i denna del blivit nödvändiga.

5 kap. skadeståndslagen har i förslaget fått rubriken "Skadeståndets bestämmande". Kapitlet upptar i 1 § regler om skadeståndets omfattning vid personskada. Ersättning skall utgå för sjukvårdskostnad och andra utgifter, inkomstförlust, sveda och värk, lyte eller annat stadigvarande men samt olägenheter i övrigt till följd av skadan. Enligt tilläggskonventionens art. 4 skall ersättningen omfatta nödvändiga kostnader, särskilt kostnader för vård och transport, gottgörelse för inkomstbortfall till följd av förlorad eller nedsatt arbetsförmåga och för ökning av levnadskostnaderna. I den mån nationell lag så föreskriver må enligt art. 5 även ersättning för andra skador, såsom för själsligt lidande, sveda och värk och förändring i utseendet utgå. Skadeståndslagens reglering är här mer vittgående än de tvingande reglerna i tilläggskonventionen. Något hinder mot att ange ersättningskyldighetens omfattning genom en hänvisning till denna paragraf i skadeståndslagen föreligger därför ej.

I 5 kap. 2 § skadeståndslagen föreslås regler för det fall personskada lett till döden. Ersättning utgår då för begravningskostnad och, i skälighets omfattning, annan kostnad till följd av dödsfallet samt förlust av underhåll. I paragrafen stadgas dessutom att ersättning för förlust av underhåll tillkommer efterlevande som enligt lag hade rätt till underhåll av den avlidne eller som eljest var beroende av honom för sin försörjning, om underhåll utgick vid tiden för dödsfallet eller om det kan antas att underhåll skulle ha kommit att utgå inom en nära framtid därefter. Förlusten ersätts i den omfattning som är skälighets med hänsyn till den efterlevandes förmåga och möjligheter att genom eget arbete eller eljest själv bidra till sin försörjning. Tilläggskonventionens art. 3 föreskriver att ersättningen skall – förutom de beträffande personskada upptagna posterna om döden ej varit ögonblicklig – omfatta nödvändiga kostnader som föranletts av dödsfallet, såsom kostnaderna för transport av kvarlevorna, begravning och eldbegängelse, samt förlust av underhåll för person, gentemot vilken den döde var eller i framtiden skulle ha blivit underhållsskyldig enligt lag och som genom dödsfallet berövas sitt underhåll. I fråga om ersättningskrav av någon, som den resande, utan att vara förpliktad därtill enligt lag, åtagit sig att underhålla, skall enligt konventionen nationell lag tillämpas.

Såväl utredningen som SJ har uttryckt tvivel om skadeståndslagens

reglering här är konventionsenlig. Utredningen har dock slutligen stannat för att så torde vara fallet. Den har då utgått från att art. 3 endast fastslår principen att rätt till ersättning för förlust av underhåll föreligger men att de närmare förutsättningarna för denna rätt till skadestånd skall bedömas enligt nationell lag. Tydligt är — som utredningen har framhållit — att någon långtgående enhetlighet i skadeståndsberäkning för förlust av underhåll inte föreligger ens inom Västeuropa. Det är även klart att konventionen inte minst på denna punkt tolererar stora differenser med hänsyn till skilda länders nationella lag. I art. 18 § 1 sägs sålunda generellt att nationell lag gäller i den mån tillämpliga regler saknas i konventionen och i art. 6 § 2 sägs att storleken av bland annat ersättning för förlust av underhåll skall bestämmas efter nationell lag. Med hänsyn härtill biträder jag utredningens ståndpunkt att en hänvisning till skadeståndslagens bestämmelser om skadestånd vid dödsfall är förenlig med konventionen. Som SJ har påpekat kan frågan om vem som är att anse som försörjare komma att bedömas enligt utländsk rätt på grund av gällande internationellt privaträttsliga regler medan skadeståndsfrågan bedöms enligt svensk rätt. Vid skadeståndsberäkningen måste vidare, som också utredningen påpekar, hänsyn tas till sedvänjor och sociala värderingar i den skadelidandes hemland. Sådana faktorer kan exempelvis påverka bedömningen av en efterlevande makes möjligheter att själv bidra till sin försörjning.

5 kap. 3 § skadeståndslagen ger regler om avräkning för vissa slag av försäkringsersättningar m. m. vid bestämmandet av ersättning för inkomstförlust eller förlust av underhåll. Konventionen saknar motsvarande regler. Art. 6 § 2 ger emellertid möjlighet att ge bestämmelser om storleken av ersättning av förevarande slag i nationell lag. En hänvisning till denna paragraf i skadeståndslagen bör därför göras.

5 kap. 4 § stadgar att ersättning för framtida inkomstförlust eller förlust av underhåll fastställs i form av livränta, engångsbelopp eller en kombination av livränta och engångsbelopp men att, om inte särskilda skäl talar emot det, livränta skall väljas om ersättningen är av väsentlig betydelse för den skadelidandes försörjning. Paragrafen ger även möjlighet att utbyta fastställd livränta mot engångsbelopp. Här överensstämmer skadeståndslagen ej med tilläggskonventionen, som i art. 6 § 1 föreskriver att ersättning för inkomstförlust, ökning av levnadskostnader och förlust av underhåll skall utgå som engångsbelopp, om den skadelidande ej begär att ersättningen skall utgå som livränta. Liksom utredningen anser jag att den allmänna skadeståndsrättens regler härvidlag bör gälla vid inrikes befordran. Detta nödvändiggör en särregel för internationell befordran vilken återfinns i 13 §.

5 kap. 5 § ger möjlighet till omprövning av ersättning för inkomstförlust eller förlust av underhåll. För ändring krävs att de förhållanden som har legat till grund för ersättningens bestämmande väsentligt har ändrats. Ersättning som fastställts i form av engångsbelopp kan bara ändras i höjande riktning. Paragrafen hänvisar vidare till de särskilda bestämmelser

som gäller för indexreglering av skadeståndslivräntor. Dessa bestämmelser ligger helt inom det område som konventionen avsett skola regleras genom nationell lag och det är naturligt att de genom hänvisning görs tillämpliga även på järnvägsskador av aktuellt slag. Frågan om rätten till omprövning kan preskriberas och vilken preskriptionstid, som i så fall skall gälla, får — som jag anfört i prop. 1975:12 (s. 225) — tas upp i samband med pågående översyn av reglerna om fordringspreskription.

5 kap. 7 § anger skadeståndets omfattning vid sakskada. Sådant skadestånd skall omfatta ersättning för sakens värde eller för reparationskostnad och värdeminskning. Vidare utgår ersättning för annan kostnad till följd av skadan samt för inkomstförlust eller intrång i näringsverksamhet. Motsvarande bestämmelser saknas i konventionen. Även i denna del bör skadeståndslagens regler gälla och en hänvisning till 5 kap. 7 § har därför tagits in i denna paragraf.

En hänvisning till hela 5 kap. skadeståndslagen skulle förutom nämnda bestämmelser komma att inbegripa 5 kap. 6 §, som upptar regler om publicering av dom vid skadeståndsskyldighet på grund av ärckränkning och dylika brott. Denna bestämmelse saknar betydelse i järnvägsskademål. Jag föredrar trots detta att ge en hänvisning till hela 5 kap. skadeståndslagen för att på ett enkelt sätt visa att skadeståndslagens regler om skadeståndets bestämmande gäller även i mål som avses i lagförslaget.

Förutom i 5 kap. föreslås i prop. 1975:12 regler i 6 kap. skadeståndslagen som kan påverka skadeståndets storlek. Jag finner här anledning att kommentera reglerna om jämkning på grund av medvällande eller med hänsyn till den skadeståndsskyldiges ekonomiska förhållanden samt om solidariskt skadeståndsansvar (6 kap. 1—3 §§).

Tilläggskonventionen har i art. 2 § 3 en bestämmelse som fritar järnvägen från ansvarighet i den mån olyckshändelsen beror på fel eller försummelse av den resande eller på ett beteende av denne, som avviker från resandes normala beteende. Som utredningen har klarlagt avser formuleringen "avviker från resandes normala beteende" ett beteende som objektivt sett framstår som culpöst men som inte kan tillräknas den resande med hänsyn till hans mentala tillstånd c. d. Konventionens konstruktion med medvällande som ansvarsfrihetsgrund överensstämmer inte med vad som är brukligt inom svensk skadeståndsrätt, där medvällande i stället betraktas som en jämkningsgrund. Som utredningen framhållit leder detta i huvudsak till samma resultat i praktiken. Sakligt sett skiljer sig emellertid den i prop. 1975:12 föreslagna regeln om jämkning på grund av medvällande såvitt avser personskada markant från tilläggskonventionens bestämmelse. I 6 kap. 1 § skadeståndslagen sägs att skadestånd kan jämkas om vållande på den skadelidandes sida medverkat till skadan. Skadestånd med anledning av personskada får dock jämkas endast om den skadelidande själv uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet har medverkat till skadan. Skadestånd med anledning av att någon har dödat kan dessutom jämkas om den avlidne uppsåtligen har

medverkat till dödsfallet. Slutligen sägs att jämkningen sker efter vad som är skäligt med hänsyn till graden av vållande på ömse sidor och omständigheterna i övrigt.

Den begränsning av möjligheten till jämkning på grund av medvållande vid personskada som ändringarna i skadeståndslagen innebär medför en väsentlig förstärkning av den skadelidandes ställning. Denna reglering bör enligt vad jag har anfört i den allmänna motiveringen (avsnitt 7.4) så långt som möjligt få tillämpning även vid järnvägsskadeansvar enligt den nu aktuella lagen. En hänvisning till 6 kap. 1 § skadeståndslagen har därför tagits upp i denna paragraf. Med hänsyn till konventionens bestämmelser om verkan av medvållande krävs emellertid en särregel härom beträffande internationell befordran. Denna regel har placerats i 12 §.

Skadeståndslagen har även en allmän jämkningsregel i 6 kap. 2 §. Den tar sikte på sådana fall när den skadeståndsskyldiges ekonomiska förhållanden medför att ett ojämkat skadestånd skulle vara oskäligt betungande. Som jag har anfört i prop. 1975:12 (s. 178) torde det endast i undantagsfall finnas utrymme för tillämpning av denna regel på områden där skärpt skadeståndsansvar utöver vållande gäller. I den nu aktuella lagen föreslås beträffande sakskada en beloppsbegränsning som får anses utesluta en ytterligare jämkning med hänsyn till järnvägens ekonomi. De flesta av de rättssubjekt, som kan bli skadeståndsskyldiga enligt lagen, har dessutom en sådan ekonomisk ställning att jämkning redan av den orsaken är utesluten. Jag har därför ansett att en hänvisning till 6 kap. 2 § skadeståndslagen inte bör tas in i lagen.

6 kap. 3 § skadeståndslagen upptar en regel om solidariskt skadeståndsansvar. Som jag har anfört i specialmotiveringen till 3 § kan frågan om tillämpning av denna bestämmelse uppkomma då såväl järnvägen som tredje man är ansvariga för skadan. En hänvisning till denna paragraf har därför tagits upp här.

I enlighet med vad jag nu har anfört innehåller *första stycket* en erinran om att 5 kap. och 6 kap. 1 och 3 §§ skadeståndslagen gäller vid bestämmande av skadestånd enligt järnvägsansvarighetslagen.

I paragrafens *andra stycke* återfinns en regel om beloppsbegränsning av skadeståndsansvaret för sakskada. Järnvägens ansvarighet för sakskada begränsas enligt denna bestämmelse till 5 000 kr per resande. En sådan ansvarsbegränsning gäller dock inte om uppsåt eller grov vårdslöshet ligger järnvägen till last. Jag hänvisar i denna del till den allmänna motiveringen (avsnitt 7.5). För befordran som är underkastad tilläggskonventionen gäller en särskild regel som tagits upp i 14 §.

## Bestämmelser om rättegång m. m.

### 9 §

Paragrafen innehåller preskriptionsbestämmelser. Den motsvarar 9 § i utredningens förslag.

*Utredningen.* Vad beträffar internationell befordran medför en svensk anslutning till tilläggskonventionen att bestämmelserna i denna paragraf måste stå i överensstämmelse med reglerna i konventionens 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. I förhållande till gällande rätt innebär detta, 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 uppsätligen eller av grov oaktsamhet, i vilka fall preskriptionstiden är tre år.

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 § (18 § i det remitterade förslaget) 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. Denna regel skall enligt förslaget inte gälla 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 bestämmelser i 7 § preskriptionsförordningen (1862:10 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 § 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.

*Remissyttrandena.* Hovrätten för Nedre Norrland delar utredningens uppfattning att preskriberat anspråk inte bör få göras gällande ens genom genkärsmål eller yrkande om kvittning men anser att detta bör ges klart uttryck i lagtexten.

*Föredraganden.* I denna paragraf föreskrivs att rätten att få ersättning av järnvägen preskriberas efter tre år från det den skadeorsakande händelsen inträffade. Om talan rör anspråk på grund av att händelsen lett till den resandes död räknas treårstiden från dödsfallet. Sådan talan preskriberas dock under alla förhållanden efter fem år räknat från det den skadeorsakande händelsen inträffade. Bestämmelsen överensstämmer med utredningens förslag och har närmare motiverats i det föregående (avsnitt 7.6).

Enligt konventionstexten skall preskriptionstiden räknas från dagen efter olyckshändelsen resp. dödsfallet. Av förarbetena till konventionen framgår att härmed avses att dagen för olyckshändelsen resp. dödsfallet inte skall inräknas i preskriptionstiden utan att denna skall löpa *från och med* den därpå följande dagen. I enlighet med svenskt lagspråk anges detta i paragrafen genom uttrycket "från" händelsen resp. dödsfallet.

Vad utredningen har anfört angående avbrott av preskriptionstiden föranleder ingen erinran från min sida.

Utredningen har genom att ange att rätten till ersättning är förlorad när talan inte har väckts inom preskriptionstiden velat markera att preskriberade anspråk inte heller får göras gällande genom genkärsmål eller yrkande om kvittning. Vid remissbehandlingen har hovrätten för Nedre Norrland uttryckt önskemål om att detta på ett klarare sätt kommer till uttryck i lagtexten. Jag har med anledning härav övervägt att införa ett nytt stycke motsvarande 41 § tredje stycket vägtransportlagen. Med tanke på att det torde vara ytterligt sällsynt att järnvägen har en fordran mot den resande och då en vanlig tolkning av den av utredningen på denna punkt föreslagna lagtexten ger samma resultat, anser jag emellertid att det saknas anledning att införa en sådan bestämmelse.

I sak är jag ense med utredningen om att preskriptionsreglerna bör vara

tillämpliga på varje anspråk mot den ansvariga järnvägen som angår skada som omfattas av denna lag, oavsett om lagen eller andra skadeståndsrättsliga regler åberopas som grund för kravet. Enligt min mening följer detta redan av 11 § som bl. a. föreskriver att lagens regler om förutsättningar för ansvarighet skall tillämpas även om anspråket görs gällande på annan grund. En uttrycklig erinran härom även i denna paragraf anser jag därför inte behövlig. Denna fråga behandlas ytterligare i motiveringen till 11 §, till vilken jag hänvisar.

## 10 §

Paragrafen ger regler om svensk domsrätt och om laga domstol. Den motsvarar 10 § i utredningens förslag.

*Utredningen.* 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 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 tågfarja, 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 tågfarja, även om skadan inträffat utanför svenskt territorium. Har skada inträffat ombord på tågfarja, 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. Därvid skulle det undantagsvis kunna hända, att en resande tillfogas skada, medan han 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 tågfarja.

I *första stycket* av förevarande paragraf har utredningen angett de fall i vilka svensk domsrätt enligt det nu sagda bör föreligga. Som framgått av den förut lämnade redogörelsen 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 tågfarjefallen uttrycket "trafik med svensk tågfarja". 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 tågfarja, 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 tågfarja 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.

Utredningen föreslår att behörighet att handlägga talan om skadestånd enligt denna lag dessutom skall tillkomma domstolen i avreseorten och domstolen i bestämmelseorten.

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.

*Remissinstanserna.* Sveriges advokatsamfund finner jurisdiktionsregeln föredömligt enkel men framhåller att problem synes kunna uppkomma vid tåg färjetrafik om vederbörande rederi exempelvis på grund av tonnagebrist befraktar fartyg av främmande nationalitet. För att undvika för den resande obilliga konsekvenser föreslår samfundet att den svenska lagen för dessa fall subsidiärt till flaggan skall föreskriva det kontraherande rederiets hemort som anknytningsfaktor.

*Föredraganden.* Tilläggskonventionen har som huvudregel att talan grundad på konventionen endast får väckas vid behörig domstol i den stat på vars territorium olyckshändelsen har inträffat. Från denna regel finns i art. 22 § 2 ett undantag som både inskränker och utvidgar rätten att väcka talan i ett visst land. Vid skada som faller under konventionen och som har inträffat vid tåg färjetrafik skall nämligen flaggstaten anses vara den stat på vars territorium olyckshändelsen inträffat.

Utredningen har i sitt lagförslag formulerat motsvarande regel så att den ger möjlighet att väcka talan i Sverige om skadan inträffat i samband med trafik på svensk bana eller med svensk tåg färja. Härigenom har lagtekniskt sett en smidigare lösning uppnåtts. Uttrycket "svensk bana" är dock enligt min mening inte helt entydigt med tanke på att vissa sträckor såväl inom som utom Sverige drivs gemensamt av svensk och utländsk järnväg. Formuleringen "trafik på bana inom Sverige" finner jag bättre ägnad att utesluta missförstånd.

Advokatsamfundet har pekat på de olägenheter som kan uppstå när främmande tonnage används i tåg färjetrafik. Dessa olägenheter följer direkt av konventionens bestämmelser. Den av samfundet föreslagna subsidiära anknytningen skulle därför vara konventionsstridig och kan av denna anledning inte godtas. Enligt vad jag har inhämtat är dock detta ett övervägande teoretiskt problem. Tåg färjetrafiken till och från Sverige bedrivs undantagslöst ombord på fartyg hemmahörande i de båda länder mellan vilka färjelinjen upprättats.

I enlighet med vad jag nu har anfört föreskrivs i *första stycket* att talan mot järnväg om ersättning för skada som avses i lagen får väckas i Sverige endast om skadan har inträffat i samband med trafik på bana inom Sverige eller trafik med svensk tåg färja.

Jag delar utredningens uppfattning angående svensk domstols behörighet vid ersättningsbefordran med annat transportmedel. I den mån järnvägsbefordran endast delvis skolat ske inom Sverige blir dock svensk domstol behörig endast beträffande skada vid den del av ersättningsbefordran som kan anses motsvara järnvägsbefordran inom Sverige.

I enlighet med de överväganden som redovisats i den allmänna motiveringen (avsnitt 7.6) föreskrivs i *andra stycket* att talan får väckas, förutom vid domstol som är behörig enligt rättegångsbalken, vid domstolen i avreseorten eller bestämmelseorten. Om skadan har inträffat i samband med trafik med svensk tåg färja får talan vidare enligt paragrafen föras i ort på tåg färjelinjen.

## 11 §

Paragrafen gör lagens bestämmelser om omfattningen av järnvägens ansvarighet tillämpliga även på anspråk som churu de kunnat grundas på denna lags bestämmelser -- görs gällande mot järnvägen på annan grund. Motsvarande gäller anspråk som riktas mot sådan medhjälpare som avses i 6 §. Paragrafen motsvarar 11 § i utredningens förslag.

*Utredningen.* 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 ersättningsens 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 salunda 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 lagförslagets bestämmelser om förutsättningar för eller begränsning av järnvägens ansvarighet skall tillämpas även om anspråk, som kunnat grundas på lagförslagets 3 eller 4 §, görs gällande mot järnvägen på annan grund. Att lagförslagets 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 alägga 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 ansvarighetsregler och framtida skadeståndslagstiftning har förutsättningarna för järnvägens ansvarighet uttryckligen nämnts i denna paragraf.

När det däremot gäller lagförslagets bestämmelser om *begränsning* av järnvägens ansvarighet, blir föreskrifterna i denna paragraf av praktisk betydelse 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 syns 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 1972 s. 296 fördes skadeståndstalan mot järnväg under anförande att skadan vållats av ett underordnat organ hos järnvägen. På skada, som uppkommit på detta sätt, är 1886 års lag 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 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" varken 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 skadestandsregler 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 läggs 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 ersättningsskyldighet 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. 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 ersättningsskyldighet 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 lagregleringen av sådan befordran. Utredningen föreslår därför för närvarande inte några bestämmelser om tillämpning av specialpreskription vid talan mot annat rättssubjekt än den ansvariga järnvägen.

*Föredraganden.* Anspråk på ersättning för skada som omfattas av denna lag kommer självfallet att regelmässigt grundas på bestämmelserna

i densamma även om skadeståndsansvaret emellanåt kunnat grundas på andra skadeståndsregler. Något hinder mot att åberopa dessa andra skadeståndsregler föreligger inte. De överväganden som ligger till grund för denna lags bestämmelser om järnvägens skadeståndsansvar gör sig emellertid gällande även när talan grundas på exempelvis allmänna skadeståndsregler.

I enlighet med konventionen föreskrivs därför i *första stycket* att lagens bestämmelser om förutsättningar för eller begränsning av järnvägens ansvarighet för skada till följd av järnvägsbefordran skall tillämpas även om anspråk, som kunnat grundas på 3 eller 4 §, görs gällande mot järnvägen på annan grund. Enligt *andra stycket* gäller motsvarande om anspråket riktas mot någon för vilken järnvägen svarar enligt 6 §. Såsom utredningen anfört torde bestämmelsen ha praktisk betydelse främst i de fall, då fråga är om skada på handresgods vilken överstiger lagens begränsningsbelopp.

Utredningen har som sin mening uttalat att konventionens uttryck "förutsättningar för och begränsning av" inte innefattar de i konventionen meddelade preskriptionsbestämmelserna. En konsekvens av denna tolkning blir att de personer som järnvägen ansvarar för inte kan åberopa preskriptionsreglerna om talan förs mot någon av dem. Utredningen framhåller att konventionen inte reglerar vilka preskriptionsregler som skall gälla när talan förs på annan grund än konventionen. Såvitt avser sådan talan mot den ansvariga järnvägen föreslår utredningen emellertid att lagens preskriptionsregler skall vara tillämpliga. Däremot har utredningen ansett att en motsvarande regel i vart fall inte f. n. bör införas såvitt avser talan mot järnvägens anställda eller andra medhjälpare.

Jag kan för egen del inte ansluta mig till utredningens ståndpunkt i denna fråga. Enligt min mening bör de i lagen meddelade preskriptionsreglerna tillämpas också om talan förs mot järnvägens anställda eller andra medhjälpare. Som utredningen har framhållit utgör konventionen under alla förhållanden inte något hinder för en sådan reglering. Enligt min mening torde emellertid art. 12 i konventionen i själva verket ha den nyss angivna innebörden. I denna artikel sägs att anspråk på ersättning, oavsett vilken grund som åberopas, får göras gällande mot järnvägen endast under de förutsättningar och med de begränsningar ("conditions et limites") som föreskrivs i konventionen. Enligt *andra stycket* skall vad nu sagts gälla också anspråk mot envar för vilken järnvägen svarar enligt art. 11. En av de i konventionen angivna förutsättningarna för talan mot järnvägen är att denna förs inom den i art. 17 angivna preskriptionstiden. Den omständigheten att art. 17 talar om ersättningsanspråk som "grundas" på denna konvention kan därför inte tillmätas någon självständig betydelse. Detsamma gäller det av utredningen åberopade förhållandet att mot art. 11 svarande bestämmelser finns i CIM och CIV samt att 78 § järnvägstrafikstadgan har begränsats till att avse järnvägens och dess medhjälparens rätt att göra materiella invändningar vid utomobligatoriska krav. Oavsett vilken tolkning som bör ges åt ifrågavarande

bestämmelser i CIM och CIV, vill jag erinra om att järnvägstrafikstadgan enbart reglerar inrikes befordran och att därför någon fullständig överensstämmelse mellan denna, å ena, samt CIM och CIV, å andra sidan, inte eftersträvades vid dess tillkomst.

Frågan om transporträttsliga preskriptionsreglers tillämpning vid talan mot transportföretagets anställda och andra medhjälpare har under senare år aktualiserats i andra lagstiftningsärenden. Senast i samband med att lagen om inrikes vägtransport genomfördes. Därvid ansågs att preskriptionsbestämmelserna skall tillämpas också vid talan mot medhjälpare. Jag uttalade (prop. 1974:33 s. 194) att detta torde följa av 37 § lagen som bl. a. anger att de bestämmelser i lagen som utesluter fraktförarens ansvarighet eller begränsar ersättningens storlek tillämpas i fråga om varje talan som riktas mot någon som fraktföraren svarar för, även om sådan talan inte grundas på frakttavtalet. Jag erinrade om att motsvarande bestämmelse i sjölagen avsetts ha denna innebörd.

I enlighet med vad jag nu har anfört får föreskriften i denna paragraf anses innebära att även lagens preskriptionsregler skall tillämpas om talan förs mot järnvägen eller dess anställda och andra medhjälpare på annan grund än lagen. Däremot följer inte av paragrafen att forumreglerna i 10 § skall tillämpas vid talan mot någon annan än järnvägen. Det saknas anledning att ålägga järnvägens anställda och andra medhjälpare att svara inför där upptagna specialfora.

## Särskilda bestämmelser om internationell befordran

### 12 §

Paragrafen innehåller en bestämmelse om jämkning på grund av medvällande vid internationell befordran. Den saknar motsvarighet i utredningens förslag.

*Föredraganden.* Som jag anfört i specialmotiveringen till 8 § avviker den allmänna skadeståndsrättens jämkningsregler numera så väsentligt från tilläggskonventionens reglering i art. 2 § 3, att en särregel för internationell befordran blivit nödvändig. Den har upptagits i denna paragraf. Jag hänvisar till vad jag anfört i specialmotiveringen till 8 §.

### 13 §

Paragrafen ger den skadelidande vid internationell befordran rätt att erhålla ersättning för inkomstförlust eller förlust av underhåll i form av engångsbelopp. Paragrafen motsvarar 12 § i utredningens förslag.

*Utredningen.* 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 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 ersättningsskyldigheten omfattar mera än som motsvarar tio basbelopp enligt lagen om allmän försäkring.

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.

*Remissinstanserna.* SJ påtalar att förevarande bestämmelse i viss mån är diskriminerande genom att den medför en förmånligare behandling av resande med internationell biljett framför andra resande. SJ anser att detta knappast på ett adekvat sätt ger effekt åt det i betänkandet tillkännagivna ändamålet att tillgodose resande med hemort i Sverige.

*Föredraganden.* Utredningen har i denna del i sin motivering utgått

från gällande rätt och de ändringar som föreslagits av skadeståndskommittén i dess betänkande (SOU 1973:51) Skadestånd V. De förut nämnda lagändringarna (prop. 1975:12) avviker även i denna del något från skadeståndskommitténs förslag. Någon regel att ersättningen inte bör utgå i form av engångsbelopp om den överstiger visst belopp saknas. Å andra sidan föreskrivs att ersättning, som är av väsentlig betydelse för den skadelidandes försörjning, skall utgå som livränta om inte särskilda skäl talar däremot.

Som jag har anfört i det föregående (specialmotiveringen till 8 §) anser jag att den allmänna skadeståndsrättens regler bör gälla vid inrikes befordran. Dessa ger i motsats till konventionen inte ovillkorlig rätt till ersättning i form av engångsbelopp för inkomstförlust eller förlust av underhåll. För att erhålla en konventionsenlig reglering krävs följaktligen en särskild bestämmelse för befordran som är underkastad tilläggskonventionen. Praktiskt sett torde skillnaden bli ringa. De i prop. 1975:12 föreslagna allmänna skadeståndsreglerna lämnar stort utrymme för hänsynstagande till omständigheter av skilda slag vid valet av ersättningsform. I den mån den skadelidande är bosatt utomlands kommer engångsbelopp ofta att framstå som det naturligaste även om skadan har uppkommit till följd av inrikes befordran. Även i övrigt torde järnvägen endast i undantagsfall motsätta sig att utge ersättningen i form av engångsbelopp när den skadelidande begär det. Detta får förväntas bli fallet endast när sociala hänsyn talar för att livränta bör utgå. Att sådana hänsyn i enstaka fall av internationell befordran inte kan beaktas finner jag inte vara någon betydande olägenhet.

I enlighet härmed föreskrivs i paragrafen att ersättning för framtida inkomstförlust eller förlust av underhåll fastställs i form av engångsbelopp, om inte den skadelidande begär annat. Vissa redaktionella jämkningar har gjorts i den av utredningen föreslagna lydelsen i syfte att anpassa den till terminologin i de nya reglerna i skadeståndslagen.

#### 14 §

Paragrafen begränsar järnvägens ersättningsskyldighet beträffande viss sakskada vid internationell befordran. Den överensstämmer med 13 § i utredningens förslag.

*Utredningen.* 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 ersättningsskyldighet 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 ersättningens 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 ersättningens 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.

*Föredraganden.* Som jag har anfört i den allmänna motiveringen bör begränsningsbeloppet för sådan sakskada som avses i tilläggskonventionen anges med det i konventionen angivna guldfrancbeloppet, 2 000 francs. En bestämmelse härom har tagits upp i denna paragraf som också innehåller en definition av vad som i detta sammanhang avses med "franc". Härmed avses inte någon nationell myntenhet utan endast en räkneenhet med visst guldinnehåll. Den på detta sätt bestämda räkneenheten brukar kallas Germinalfranc. Den begagnas också i CIM, CIV och CMR för att ange storleken av de begränsningsbelopp som finns i dessa konventioner. I luftfärdsliga och sjöfärdsliga konventioner begagnas en liknande fiktiv myntenhet. Den har ett annat guldinnehåll och brukar kallas Poincaréfranc.

Jag ansluter mig till utredningens uttalanden om den metod som f. n. bör användas vid omräkning av Germinalfrancens värde till kronor. De överensstämmer med vad jag i annat sammanhang anfört angående beräkningen av Poincaréfrancens värde (jfr prop. 1973:137 s. 152 och prop. 1973:140 s. 56).

Inom ramen för det internationella valutasamarbetet övervägs f. n. att helt slopa valutasystemets anknytning till guld. Om den situationen skulle uppkomma att guldets roll i valutasystemet upphör kan den förut angivna beräkningsmetoden inte längre direkt tillämpas. I sådant fall ligger det närmast till hands att utgå från det enligt denna metod beräknade värdet på Germinalfrancen med de justeringar som föranleds av senare inträffade förändringar på valutamarknaden, t. ex. en revalvering av den svenska kronan. Som utredningen har anfört får denna fråga överlämnas till rättstillämpningen. Jag vill emellertid i detta sammanhang upplysa att, med hänsyn till svarigheterna att tillämpa konventionsbaserade guld klausuler i transporträften, lagstiftning om angivande av guldfrancernas värde f. n. övervägs inom justitiedepartementet.

Bestämmelsen är bara tillämplig på sakskada som avses i tilläggskonventionen, dvs. skada som i samband med personskada uppkommer på egendom som den resande bär på sig eller medför såsom handresgods. Om vid internationell befördran sådan egendom skadas utan att personskada samtidigt uppkommer gäller begränsningsregeln i 8 § andra stycket, vilken är mera förmånlig för den resande.

## 15 §

Paragrafen ger regler om ränta på ersättning för skada vid internationell befördran. Den motsvarar 14 § i utredningens förslag.

*Utredningen.* 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. 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 konventionsförpliktelse 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 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.

Av skäl som nu angivits återger utredningen konventionens ränteberäkningsregler i det avsnitt av lagförslaget som innehåller särskilda bestämmelser om internationell befordran. Enligt dessa regler 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 erlägga 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 järnvägar- na 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 stämningens ansökan 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. 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 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 skadeståndsfördran 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 skadeståndsfördran. 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 räntebereäkningen 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.

*Remissinstanserna.* SJ påpekar helt allmänt att olikheten i ränteberäkning för resande med internationell biljett medför komplikationer.

*Sveriges advokatsamfund* föreslår att räntestadgandet revideras när den nya svenska räntelagen träder i kraft. Endast en särbestämmelse om den förmånligare utgångspunkten för ränteberäkningen torde därefter vara nödvändig enligt samfundet.

*Föredraganden.* Ett förslag till räntelag (prop. 1975:102), som är grundat på köplagsutredningens betänkande (SOU 1974:28), har nyligen lagts fram. Räntelagen föreslås träda i kraft den 1 januari 1976. Ränteberäkningen utgår i den nya lagen från det av riksbanken fastställda, vid varje tid gällande diskontot med – såvitt avser bl. a. skadeståndsfordran – ett tillägg av fyra procentenheter. På skadeståndsfordran och annan sådan ersättning som inte kan fastställas utan särskild utredning utgår ränta på förfallet belopp från den dag som infaller en månad efter det borgenären har framställt krav på ersättning och lagt fram utredning som med hänsyn till omständigheterna skäligen kan begäras av honom.

De nya räntebestämmelserna i räntelagen skiljer sig markant från tilläggskonventionens reglering. I det övervägande antalet fall blir räntelagens bestämmelser väsentligt förmånligare för den skadelidande. Den i konventionen föreskrivna regleringen bör därför endast gälla vid internationell befordran. Jag vill emellertid erinra om att järnvägarna givetvis har möjlighet att åta sig att erlægga ränta enligt för den skadelidande mera förmånliga regler. Jag förutsätter att järnvägarna kommer att tillämpa de i räntelagen angivna principerna för ränteberäkning såväl vid inrikes befordran som i fall som här avses. Frågan får vidare beaktas vid de förhandlingar som, enligt vad jag har inhämtat, KO avser att ta upp med järnvägsföretagen angående järnvägarnas normalvillkor.

Sakskador utan samband med personskada omfattas inte av tilläggskonventionen. Med hänsyn till vad jag nyss har anfört anser jag det ej motiverat att utsträcka konventionens ränteregler till att omfatta även krav på ersättning för vid internationell befordran uppkomna skador av detta

slag. De för de resande mera förmånliga bestämmelserna i räntelagen bör ges så vidsträckt tillämpning som möjligt. Paragrafen har därför uttryckligen gjorts tillämplig endast beträffande ersättning för skada som avses i 3 § eller 4 § första stycket.

Somutredningen har framhållit gäller regeln om uppskjutande av tidpunkten för ränteberäkningens början vid bristande utredning endast i fråga om skada som avses i art. 3 eller 4 i konventionen. I dessa artiklar upptas bestämmelser om ersättning för vissa kostnader och förlust av underhåll vid dödsfall samt för kostnader och inkomstförlust m. m. vid personskada. Denna regel gäller alltså varken de ideella delarna av skadestånd vid personskada eller sakskada. Ersättning för detta slag av skador kan stundtals uppgå till betydande belopp och jag finner det befogat att sådana skador ej omfattas av undantagsregeln.

I övrigt godtar jag utredningens ståndpunkter i denna del. I enlighet härmed föreskrivs i *första punkten* att på fordran som avser ersättning enligt 3 § eller 4 § första stycket utgår ränta med fem procent per år från och med den dag då förfarande som avses i 18 § första stycket inleddes eller, om sådant förfarande ej inletts, från och med den dag då talan väcktes vid domstol. Avser ersättningen kostnader vid personskada, inkomstförlust eller förlust av underhåll utgår enligt *andra punkten* ränta dock först från och med den dag då järnvägen fått tillgång till den utredning som behövs för att ersättningens belopp skall kunna bestämmas.

## 16 §

Paragrafen ger regler om reklamation vid internationell befordran. Den motsvarar 15 § i utredningens förslag.

*Utredningen.* 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 två paragrafer. Skyldigheten att lämna underrättelse och sättet att fullgöra denna skyldighet behandlas i denna paragraf, medan följderna av underlåtenhet att iaktta underrättelseskyldigheten tas upp i nästa paragraf.

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.

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 ifrågavarande 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.

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 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.

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. Underrättelseskylldighet 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 underrättelseskylldigheten, vilka framgår av bestämmelserna i konventionen art. 16 § 2 c och d, behandlas i tredje stycket av förevarande paragraf.

*Remissinstanserna.* Sveriges advokatsamfund finner det olyckligt att bestämmelserna i tredje stycket av denna paragraf nödvändiggör en svårbedömd culpautredning med det enda syftet att klargöra om reklamation behövt ske. Det torde dessutom enligt samfundet vara sällsynt att järnvägen inte på annat sätt fått kännedom om skadan. Samfundet vill därför ifrågasätta om inte hela reklamationskravet i denna och följande paragraf kan utgå. Något hinder i konventionen synes inte möta mot att Sverige på så sätt genomför en justering till den resandes förmån, anser samfundet.

*Stockholms läns landsting* åberopar ett yttrande från SL, vari SL påpekar att bestämmelsen om reklamation hos järnvägen i den resandes hemort eller vanliga uppehållsort kan beröra järnvägar som inte själva utför internationell befordran. Detta finner SL inte särskilt välbetänkt, då det måste anses innebära en onödig omgång och dessutom viss risk för missförstånd. SL föreslår därför att bestämmelsen ändras så att reklamation enligt denna punkt skall kunna lämnas endast till sådan järnväg i den resandes hemort eller vanliga uppehållsort som i Sverige omfattas av CIV.

*Föredraganden.* Tilläggskonventionens regler om reklamation är tämligen detaljerade och jag finner liksom utredningen att en uppdelning av dem på två paragrafer är att föredra. Att man därvid gått ifrån konventionens systematik i någon utsträckning anser jag sakna betydelse.

Reklamationsbestämmelserna kommer formellt sett att omfatta alla slag av skador, som uppkommer vid internationell befordran och omfattas av denna lag, alltså även sakskador utan samband med personskada. Genom reklamationsreglernas utformning kommer dock, som utredningen har påpekat, reklamation inte att krävas i den mån den skadelidande förmår visa att skadan vållats genom fel eller försummelse från järnvägens sida. Detta är beträffande skador av sistnämnda slag ett

krav redan för att järnvägen skall vara skadeståndsskyldig och reklamationensreglerna tillför således inte något nytt i dessa fall.

Några formella krav på anmälans innehåll kan knappast ställas. Dess ändamal är i första hand att rikta järnvägens uppmärksamhet på vad som har hänt, vilket framgår av att reklamation inte behövs om järnvägen på annat sätt fått kännedom om att skada har uppstått. De minimikrav utredningen nämnar motsvarar i stort sett vad som krävs för att järnvägen skall få sådan kännedom och jag finner dem därför rimliga.

Bestämmelserna om vart meddelande om skadefallet får lämnas är utformade med tanke på att detta skall kunna ske på ett för den skadelidande smidigt sätt. Förutom hos ansvarig järnväg och järnväg i avrese- eller bestämmelseorten får meddelande lämnas till järnväg i hemorten. Detta har kritiserats under remissbehandlingen, då därigenom järnvägar som inte alls ägnar sig åt internationell befordran kan bli skyldiga att ta emot och vidarebefordra meddelanden av nu avsett slag. Konventionen ger emellertid ej utrymme för en så snäv tolkning som SL förespråkar. Centralbyrån i Bern har också på särskild förfrågan som sin mening uttalat att art. 13 § 1 punkt 4 avser varje järnväg i den resandes hemort eller vanliga uppehållsort utan hänsyn till om denna järnväg finns med på listan över CIV-linjer eller inte. Jag medger att den ordning, som sålunda får anses vara den enda med konventionen förenliga, framstår som mindre väl vald. Några egentliga praktiska problem torde den emellertid inte ge upphov till. Jag har svårt att tro att en resande som skadats i samband med internationell befordran vänder sig till t. ex. Roslagsbanan med sin reklamation, i vart fall kan detta befaras uppkomma bara i undantagsfall.

De undantag från reklimationsplikten som upptas i denna och följande paragraf är relativt vidsträckta. Järnvägen torde till exempel normalt få kännedom om personskador som till följd av driften drabbar de resande. Det kan därför kanske tyckas att reklimationsbestämmelserna som advokatsamfundet föreslår helt kunde utgå. Om Sverige skall kunna tillträda konventionen måste emellertid dess reklimationsbestämmelser återges i den svenska lagstiftningen. Jag har därför funnit att utredningens förslag bör godtas.

## 17 §

Paragrafen behandlar verkan av utebliven reklamation enligt 16 §. Den motsvarar 16 § i utredningens förslag.

*Utredningen.* Har den skadelidande, i fall da underrättelseskyldighet föreligger enligt föregående paragraf, underlåtit att lämna meddelande om skadefallet, skall hans rätt till skadeersättning anses prekluderad. Denna rättsföljd, som är föreskriven i konventionen art. 16 § 1 första stycket, anges i förevarande paragraf. Preklusion av rätten till ersättning skall dock enligt konventionens 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.

*Föredraganden.* I överensstämmelse med utredningens förslag föreskrivs i denna paragraf att den som inte har iakttagit skyldighet enligt 16 § att lämna meddelande om skadefallet har förlorat rätten till ersättning om inte underlåtenheten beror på förhållande som inte kan läggas honom till last som försummelse.

Vid bedömningen av om underlåtenheten att lämna meddelande om skadan skall läggas den skadelidande till last som försummelse kan rättegångsbalkens regler om laga förfall tjäna till ledning.

## 18 §

Enligt första stycket skall krav som riktas mot järnvägen utan att talan väcks framställas skriftligen till någon av de järnvägar som avses i 16 §. Regeringen bemyndigas att utfärda närmare regler angående handläggningen av sådana ersättningskrav. I andra stycket ges regler om suspension av preskriptionstiden medan sådana anspråk behandlas. Paragrafen motsvarar 17 § i utredningens förslag.

*Utredningen.* 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 sådana 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 som 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 astadkomma, 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.

Vid inrikes befordran avses som tidigare nämnts ett utomprocessuellt krav inte skola inverka på beräkningen av preskriptionstid vare sig kravet är muntligt eller skriftligt. Vid internationell befordran skall däremot preskriptionstiden tills vidare upphöra att löpa, så snart skriftligt krav inkommit till järnväg, som är behörig att ta emot sådant krav. Regler om suspension av preskriptionstiden har tagits upp i *andra stycket*. Redan den dag då kravet salunda 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 återropa 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.

*Remissyttrandena.* SJ riktar kritik mot uttrycket "administrativ ordning" som använts i utredningens förslag, då det ej svarar mot SJ:s primära egenskap av affärsdrivande institution, och föreslår i stället uttrycket "i särskild ordning".

*Föredraganden.* Särskilda regler om utomprocessuellt förfarande behövs endast för befordran som omfattas av konventionen. Som utredningen framhållit är det nödvändigt att utfärda närmare föreskrifter angående detta förfarande. Då sådana föreskrifter i viss mån är av civilrättslig karaktär, bör huvuddragen av förfarandet anges i lag. I enlighet härmed föreskrivs i första stycket att utomprocessuella krav skall framställas skriftligen och vidare anges till vilken järnväg kravet kan lämnas. Detaljregleringen av förfarandet bör däremot överlätas till regeringen. Även för denna reglering skall självfallet konventionens regler vara utgångspunkten.

Jag ansluter mig till utredningens förslag till bestämmelser om suspension av preskriptionstiden och de uttalanden som utredningen har gjort i denna del.

## 19 §

*Föredraganden.* Paragrafen gör även reglerna i 16-18 §§ tillämpliga vid skada som uppkommit vid internationell ersättningsbefordran enligt 5 §. Paragrafen motsvarar 18 § i utredningens förslag.

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 om skyldighet att inom viss tid underrätta järnvägen om skadefallet samt bestämmelserna om framställandet av utomprocessuella

anspråk (jfr 16 -18 §§). Dessa bestämmelser 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.

## 9.2 Förslaget till lag om ändring i lagen (1886:7 s. 1) angående ansvarighet för skada i följd av järnvägs drift

*Föredraganden.* Den nya lagen täcker delvis samma ämnesområde som 1886 års lag. Denna reglerar emellertid också åtskilliga förhållanden som inte berörs av lagförslaget, främst ansvarighet för personskada som tillfogats tredje man och för sakskada beträffande egendom som inte befordras med tåget. Hur ansvarigheten härvidlag bör utformas utreds under den nu pågående etappen av utredningens arbete. I avvaktan på resultatet av detta arbete bör 1886 års lag fortsätta att gälla. Den bör dock inte vara tillämplig på skada som omfattas av den nya lagen. En erinran om detta bör införas i lagtexten.

Utredningen föreslår även en ändring i lagen (1916:238) angående tillämpning med avseende på elektrisk järnväg av bestämmelserna i lagen den 12 mars 1886 angående ansvarighet för skada i följd av järnvägs drift. Denna lag gör i motsats till den nya lagen om järnvägs ansvarighet vid befordran av resande bl. a. undantag för skada genom inverkan av elektrisk ström och hänvisar härvid till vad som är särskilt stadgat. Utredningen finner att detta undantagsstadgande kan te sig förvillande och föreslår en uttrycklig bestämmelse för att klargöra att undantaget inte gäller skada som omfattas av den nya lagen. Jag kan inte dela utredningens uppfattning på denna punkt. 1916 års lag utvidgar med visst undantag 1886 års lag till att avse även skada i följd av elektrisk järnvägs drift. Genom att vissa frågor undantas från 1886 års lags tillämpningsområde - såsom sker genom den nya lagen - blir inte heller 1916 års lag tillämplig på dessa frågor. Enligt min mening erfordras därför inte någon sådan bestämmelse som utredningen föreslagit.

## 9.3 Förslaget till lag om ändring i lagen (1974:744) om verkställighet av utländsk dom som meddelats enligt vissa internationella järnvägsfördrag m. m.

*Föredraganden.* Tilläggskonventionens regler om ansvarig järnväg i förening med domsrättsreglerna gör att domstolsavgöranden som grundas på konventionen i regel kommer att meddelas i den stat där den ansvariga järnvägen har sina huvudsakliga tillgångar. Undantagsvis kan situationen emellertid bli en annan. Konventionen tar med tanke på sådana fall i art. 20 upp regler om verkställighet i övriga konventionsstater av domstolsavgöranden som meddelats i en konventionsstat.

Tilläggskonventionens regler om domsverkställighet är utformade i

nära överensstämmelse med motsvarande bestämmelser i 1970 års CIM och CIV. De särskilda reglerna om kvarstad och utmätning i CIM och CIV saknas dock i tilläggskonventionen.

Domsverkställighetsreglerna i 1970 års CIM och CIV är jämte regler om exekvaturförfarandet upptagna i 2-4 §§ i 1974 års lag. Dessa regler föreslår jag bli tillämpliga även beträffande dom, som grundas på tilläggskonventionen.

## 10 Hemställan

Jag hemställer att lagrådets yttrande inhämtas över förslagen till

1. lag om järnvägs ansvarighet vid befordran av resande,
2. lag om ändring i lagen (1886:7 s. 1) angående ansvarighet för skada i följd av järnvägs drift,
3. lag om ändring i lagen (1974:744) om verkställighet av utländsk dom som meddelats enligt vissa internationella järnvägsfördrag m. m.

## 11 Beslut

Regeringen beslutar i enlighet med föredragandens hemställan.

*Bilaga 1*  
Utredningens förslag

**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 befordringen, är järnvägen ansvarig endast om fel eller försummelse visat 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.

#### *Ersättningens 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 tågfärja.

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 tågfärja, i ort på tågfärjelinjen.

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 fördra 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 vallats 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.*

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

*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.

## Bilaga 2

1966 års tilläggskonvention till CIV

## 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":

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 inter-

## 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) 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

nationale 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.

§ 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.

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 följder den ej kunnat förebygga.

§ 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. 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.

§ 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'entre-

§ 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 följderna 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 ävila 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 driver 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. 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

tien sans y être tenu par la loi reste soumise au droit national.

*Article 4.*

*Domages-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. 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 correspondante à ce capital, pour chaque voyageur, dans le cas où le droit national prévoit une limite maximale d'un montant inférieur.

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

*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 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.

*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 francs 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 uppsåtligt 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. Röntan beräknas från den dag då anspråk framställdes i administrativ ordning eller, om sådant anspråk ej framställt, från den dag då talan väcktes. På ersättning enligt artiklarna 3 och 4 utgår dock ränta först från den dag då de omständigheter förebragts 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.

*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 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.

*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 bevishörda som åvilar järnvägen eller att sätta lägre gränser för ersättningsens 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  
Anspråk som framställs på annan grund  
än konventionen*

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

*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.

*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

*Artikel 13**Framställande av anspråk i administrativ ordning*

§ 1. Anspråk på ersättning enligt denna konvention får göras gällande i administrativ ordning genom att anspråket framställas 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.

*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 över-

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.

*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;

enskommelse 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.

*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) 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 de l'Etat sur le territoire duquel l'accident du voyageur s'est produit, y compris les règles relatives aux conflits de lois.

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 alljämt 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, däri inbegripet den internationellt-privaträttsliga regleringen, i den stat på vars område den resande kom till skada.

*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.

*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.

*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 tredskovis 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 sakinnehåll 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 kärke ärlags 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.

*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.

*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 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

*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 likväl tillämpliga.

*Artikel 23**Ansvarighet vid atomolycka*

Järnvägen är fri från ansvarighet enligt denna konvention för skada som orsakats av atomolycka för vilken innehavaren av atomanläggning eller annan person i dennes ställe är ansvarig på grund av särskilda bestämmelser om ansvarighet på atomenergis område som är gällande i konventionsstat.

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<sup>er</sup> 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.

*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 förevärande 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 undertecknats 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.

LAGRÅDET

Utdrag  
PROTOKOLL  
vid sammanträde  
1975-05-30

Närvarande: justitierådet Conradi, regeringsrådet Paulsson, justitierådet Fredlund, justitierådet Mannerfelt.

Enligt lagrådet den 29 maj 1975 tillhandakommet utdrag av protokoll vid regeringssammanträde den 17 april 1975 har beslutats att lagrådets yttrande skall inhämtas över upprättade förslag till

1. lag om järnvägs ansvarighet vid befordran av resande,
2. lag om ändring i lagen (1886:7 s. 1) angående ansvarighet för skada i följd av järnvägs drift,

3. lag om ändring i lagen (1974:744) om verkställighet av utländsk dom som meddelats enligt vissa internationella järnvägsfördrag m. m.

Förslagen, som finns bilagda detta protokoll, har den 12–23 maj 1975 inför lagrådet föredragits av hovrättsfiskalen Anders Jacobæus.

Lagförslagen föranleder följande yttranden inom lagrådet.

#### Lagen om järnvägs ansvarighet vid befordran av resande

##### 2 §

Säsom berörts i remissprotokollet, får förevarande paragraf sammanställd med 10 § bl. a. till effekt, att skiljeavtal som tillkommit före skadefallet ej kan göras gällande mot den resande. För tydlighets skull må påpekas, att någon prövning av om ett avtalat skiljemannaförfarande innebär ett oförmånligare alternativ än en domstolsprocess inte är erforderlig enligt förslaget. Ett skiljeavtal är nämligen med förslaget terminologi till nackdel för den resande redan därigenom, att det betager honom den möjlighet att vända sig till domstol som tillkommer honom enligt 10 §.

##### 8 §

Om den skadeorsakande händelsen inträffat ombord på svensk tågfärja i utländsk hamn, torde i åtskilliga, kanske flertalet fall -- enligt svensk internationell privaträtts huvudregel i vad gäller skadeståndsrätten -- lagen på den ort där händelsen inträffade (lex loci delicti) vara att tillämpa av svensk domstol, som jämlikt 10 § prövar skadeståndsprågan (jfr utredningens betänkande s. 82 och 92). Det är alltså i sådant fall inte fråga om skadestånd som utgår enligt svensk lag, vilket gör att bl. a. nu förevarande paragraf ej blir tillämplig.

#### Övriga lagförslag

Förslagen lämnas utan erinran.

JUSTITIEDEPARTEMENTET

Utdrag  
PROTOKOLL  
vid regerings­sammanträde  
1975-07-03

**Närvarande:** statsministern Palme, ordförande, och statsråden Sträng, Andersson, Holmqvist, Aspling, Lundkvist, Bengtsson, Norling, Lidbom, Feldt, Zackrisson, Leijon, Hjelm-Wallén.

**Föredragande:** statsrådet Lidbom.

**Proposition med förslag till lag om järnvägs ansvarighet vid befordran av resande, m. m.**

Föredraganden anmäler lagrådets yttrande<sup>1</sup> över förslag till

1. lag om järnvägs ansvarighet vid befordran av resande,
2. lag om ändring i lagen (1886:7 s. 1) angående ansvarighet för skada i följd av järnvägs drift,
3. lag om ändring i lagen (1974:744) om verkställighet av utländsk dom som meddelats enligt vissa internationella järnvägsfördrag m. m.

Föredraganden redogör för lagrådets yttrande och anför.

Vad lagrådet har uttalat i anslutning till 2 och 8 §§ i förslaget till lag om järnvägs ansvarighet vid befordran av resande föranleder ingen erinran från min sida.

Vissa redaktionella ändringar bör göras i lagtexten.

Med hänvisning till vad jag nu har anfört hemställer jag att regeringen föreslår riksdagen att

*dels* antaga de av lagrådet granskade lagförslagen med vidtagna ändringar.

*dels* godkänna den i Bern den 26 februari 1966 avslutade tilläggs­konventionen till det internationella fördraget om befordran med järnväg av resande och resgods (CIV) av den 7 februari 1970.

---

Regeringen ansluter sig till föredragandens överväganden och beslutar att genom proposition föreslå riksdagen att antaga de förslag som föredraganden lagt fram.

<sup>1</sup> Beslut om lagrådsremiss fattat den 17 april 1975.

## Innehåll

Propositionen . . . . .	1
Propositionens huvudsakliga innehåll . . . . .	1
Lagförslag	
1 Lag om järnvägs ansvarighet vid befordran av resande . . . . .	2
2 Lag om ändring i lagen (1886:7 s. 1) angående ansvarighet för skada i följd av järnvägs drift . . . . .	5
3 Lag om ändring i lagen (1974:744) om verkställighet av utländsk dom som meddelats enligt vissa internationella järnvägsfördrag m. m. . . . .	6
Utdrag av regeringsprotokollet den 17 april 1975.	7
1 <i>Inledning</i> . . . . .	7
2 <i>Nordiskt samarbete</i> . . . . .	8
3 <i>Gällande rätt</i> . . . . .	8
3.1 Inrikes befordran . . . . .	8
3.1.1 Lagstiftning . . . . .	8
3.1.2 Formulärrätt . . . . .	10
3.2 Internationell befordran . . . . .	10
4 <i>1966 års tilläggskonvention till CIV</i> . . . . .	11
4.1 Konventionens tillkomst och anslutning . . . . .	11
4.2 Konventionens huvuddrag . . . . .	12
4.3 De enskilda bestämmelserna i konventionen . . . . .	13
5 <i>Utredningen</i> . . . . .	27
6 <i>Remissyttrandena</i> . . . . .	30
6.1 Allmänt . . . . .	30
6.2 Svensk anslutning till tilläggskonventionen . . . . .	30
6.3 Samordning av reglerna för internationell och inrikes befordran . . . . .	31
6.4 Lagens tillämpningsområde . . . . .	32
6.5 Förutsättningar för ansvarighet . . . . .	32
6.6 Skadeståndets storlek och beräkning . . . . .	34
6.7 Reklamation, preskription och laga domstol . . . . .	34
7 <i>Föredraganden</i> . . . . .	36
7.1 Svensk anslutning till tilläggskonventionen . . . . .	36
7.2 Samordning av reglerna för internationell och inrikes befordran . . . . .	38
7.3 Lagens tillämpningsområde . . . . .	39
7.4 Förutsättningar för ansvarighet . . . . .	41
7.5 Skadeståndets storlek och beräkning . . . . .	45
7.6 Reklamation, preskription och laga domstol . . . . .	48
7.7 Övriga frågor . . . . .	50
8 <i>Upprättade lagförslag</i> . . . . .	51
9 <i>Specialmotivering</i> . . . . .	52
9.1 Förslaget till lag om järnvägs ansvarighet vid befordran av	

resande . . . . .	52
9.2 Förslaget till lag om ändring i 1886 års lag . . . . .	110
9.3 Förslaget till lag om ändring i lagen (1974:744) om verkställighet av utländsk dom som meddelats enligt vissa internationella järnvägsfördrag m. m. . . . .	110
10 <i>Hemställan</i> . . . . .	111
11 <i>Beslut</i> . . . . .	111
<i>Bilaga 1</i> Utredningens förslag . . . . .	112
<i>Bilaga 2</i> 1966 års tilläggskonvention till CIV . . . . .	117
Utdrag av lagrådets protokoll den 30 maj 1975 . . . . .	130
Utdrag av regeringsprotokoll den 3 juli 1975 . . . . .	131

