

Regeringens proposition till Riksdagen med förslag till järnvägstransportlag samt till vissa lagar som har samband med den

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I propositionen föreslås att en järnvägstransportlag skall stiftas. I lagen skall ingå bestämmelser om det ansvar som ett järnvägsföretag med stöd av transportavtal skall ha vid transport på järnväg av passagerare, gods eller resgods. Lagen skall dock inte gälla ersättning av person- eller sakskada på passagerare eller handbagage, om vilket bestäms i lagen om ansvar i spårtrafik.

Enligt förslaget skall ett järnvägsföretag, oberoende av om oaktsamhet ligger företaget till last eller inte, under transporten ansvara för skada som förorsakats av att gods eller resgods har gått förlorat eller skadats eller att dröjsmål har uppstått vid utlämnandet av gods eller resgods. Befrielse från detta ansvar skall endast i undantagsfall vara möjlig för järnvägsföretaget. Å andra sidan skall företagets ersättningsskyldighet begränsas till ett visst belopp.

Enligt lagförslaget skall järnvägsföretaget vara skyldigt att ersätta skada som en försening av tågtur förorsakar en passagerare. Skyldighet att ersätta skadan skall dock inte föreligga om förseningen är sådan att passageraren skäligen kan förväntas ha berett sig

på den. Om järnvägsföretaget visar att det har vidtagit alla de åtgärder som skäligen kan krävas för att förhindra skadan, befrias företaget från ersättningsskyldighet på basis av förseningen.

Till propositionen ansluter sig ett förslag till ändring av lagen om vägbefordringsavtal. I lagförslaget föreslås att beloppet för fraktförarens högsta möjliga ansvar i överensstämmelse med förändringen av penningvärdet skall höjas till 20 euro per kilogram. Genom en ändring av lagen om vägbefordringsavtal förtydligas dessutom tillämpningsområdet för å ena sidan bestämmelserna om vägtransport och å andra sidan bestämmelserna om transport på järnväg.

Vidare föreslås att lagen om paketresor i detta sammanhang skall ses över så, att researrangören kan begränsa sitt ansvar till att motsvara bestämmelserna i den föreslagna järnvägstransportlagen, om ersättning yrkas för en skada som har förorsakats i anslutning till sådan transport på järnväg som ingår i en paketresa.

Lagarna avses träda i kraft vid ingången av 2001.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL	1
INNEHÅLLSFÖRTECKNINGEN	2
ALLMÄN MOTIVERING	3
1. Inledning	3
2. Nuläge	3
2.1. Förordningen om befordran på järnväg	3
2.2. Lagen om ansvar i spårtrafik	4
2.3. Transport av farliga ämnen	4
2.4. Bannätslagen	5
2.5. Annan reglering av transport på järnväg	5
2.6. Bestämmelser om övriga transportslag	5
2.7. Lagstiftningen i utlandet	6
2.8. Internationella avtal och EG-bestämmelser	7
2.9. Bedömning av nuläget	9
3. Propositionens mål och de viktigaste förslagen	10
3.1. Propositionens mål	10
3.2. Järnvägsföretagets transportskyldighet	10
3.3. Järnvägsföretagets ansvar för gods och resgods	10
3.4. Järnvägsföretagets ansvar för försening av tågtur	11
3.5. Fraktförarens ansvar vid godstransport på väg	12
4. Propositionens verkningar	12
5. Beredningen av propositionen	12
6. Andra omständigheter som inverkat på propositionens innehåll	13
DETALJMOTIVERING	13
1. Lagförslagen	13
1.1. Järnvägstransportlagen	13
1.2. Lagen om vägbefordringsavtal	39
1.3. Lagen om paketresor	37
2. Ikraftträdande	37
3. Lagstiftningsordning	37
LAGFÖRSLAGEN	39
1. Järnvägstransportlag	39
2. Lag om ändring av lagen om vägbefordringsavtal	46
3. Lag om ändring av 24 § lagen om paketresor	47
BILAGA	48
Parallelltexter	48
2. Lag om ändring av lagen om vägbefordringsavtal	48
3. Lag om ändring av 24 § lagen om paketresor	50

ALLMÄN MOTIVERING

1. Inledning

Järnvägstrafik idkas i Finland av VR Aktiebolaget, som hör till VR-koncernen, som bildades år 1995 genom bolagisering av Statsjärnvägarna. För bannätet svarar numera banförvaltningscentralen, som lyder under trafikministeriet.

Med VR Aktiebolagets tåg gjordes år 1998 sammanlagt ca 51 miljoner resor, av vilka drygt 39 miljoner skedde med närtrafiktåg och 12 miljoner med fjärrtrafiktåg. VR Aktiebolagets andel av den inhemska kollektivtrafiken var ca 39 procent i närtrafiken och ca 64 procent i fjärrtrafiken. Persontrafiken inbringade år 1998 drygt 1,5 miljoner mark i inkomst för VR Aktiebolaget.

När det gäller godstransport inom landet, var järnvägarnas andel år 1998 en dryg fjärdedel. Av den godstransporten som sköttes av VR Cargo, som hör till VR Aktiebolaget, utgjordes ca 60 procent av inrikes transport. Mängden gods som transporterades var drygt 23 miljoner ton i inrikes transport och ca 17 miljoner ton i internationell godstransport. Godstrafiken inbringade år 1998 ca 2 miljarder mark i inkomst för VR Aktiebolaget.

Största delen av järnvägarnas internationella godstrafik riktar sig till Ryssland. Endast en liten del av den internationella godstransporten utförs på de villkor som anges i det bihang om ansvarsfrågor som fogats till konventionen om internationell järnvägstrafik (COTIF)(FördrS 5/1985), nedan COTIF-konventionen. COTIF-konventionen, som slöts i Bern den 9 maj 1980 och i Finland sattes i kraft genom lagen om godkännande av vissa bestämmelser i konventionen om internationell järnvägstrafik (58/1985) är det internationellt viktigaste avtalsarrangemanget inom järnvägstrafiken. Finland har också genom förordningen om bringande i kraft av protokoll 1990 med ändring av konventionen om internationell järnvägstrafik (COTIF) den 9 maj 1980 (757/1996) infört bestämmelserna i det protokoll om ändring av COTIF-konventionen som gjordes år 1990 (FördrS 75/1996).

För VR-koncernens verksamhet har transport av resgods liten betydelse i jämförelse med transport av passagerare och gods, därför att det under de senaste åren har skett en

betydande minskning av transport av resgods per järnväg, med undantag av tågtransport av fordon. År 1998 bokfördes ca 140 000 kollin som resgods, vilket gav VR Aktiebolaget 2,5 miljoner mark i inkomst. Med VR Aktiebolagets tåg transporterades år 1998 ca 33 000 motorfordon, för vilket, passagerarnas biljettavgifter inberäknade, betalades sammanlagt 32 miljoner mark i transportavgifter.

Det är svårt att få exakt information om de ersättningsanspråk som framställs till VR Aktiebolaget i anslutning till transport av passagerare eller resgods eller vilka ersättningar som har betalats med anledning av dessa anspråk, eftersom behandlingen av ersättningsärendena inte har koncentrerats till någon gemensam handläggning. Enligt uppgift från VR Aktiebolaget avgjordes år 1998 68 ersättningsanspråk som gällde godstransport inom landet. På basis av dessa anspråk utbetalades drygt 715 000 mark i ersättningar, varför det genomsnittliga ersättningsbeloppet var en aning lägre än 11 000 mark. Nästan lika stort var antalet ersättningsärenden år 1997, men det genomsnittliga ersättningsbeloppet var något lägre än 4 400 mark.

2. Nuläge

2.1. Förordningen om befordran på järnväg

Om avtalsparternas rättigheter och skyldigheter i ett avtal som gäller transport på järnväg bestäms i förordningen om befordran på järnväg (714/1975). Dock är det oklart i vilken mån förordningen är juridiskt bindande, eftersom den har utfärdats utan något bemyndigande i lag.

Av bestämmelserna i förordningen motsvarar en del ansvarsbestämmelserna i COTIF-konventionens bihang. Till den del som inte annat bestäms i COTIF-konventionen, tillämpas förordningen också på internationell transport på järnväg. Huvudregeln är att det inte är möjligt att ta in sådana villkor i transportavtalet som avviker från bestämmelserna i förordningen.

Enligt förordningen om befordran på järnväg är järnvägen med vissa undantag skyldig att transportera passagerare och handbagage

samt resgods.

Enligt förordningen är järnvägens ansvar för skada som förorsakas av dröjsmål med utlämning av gods eller resgods, förkommet gods eller resgods eller skada på gods eller resgods i princip inte beroende av oaktsamhet hos företaget, även om förordningen innehåller flera undantag från denna huvudregel. Utöver skada som förorsakats av järnvägen eller dess personal omfattar ersättningsansvaret också ansvar för skada som den person som har utfört transporten har förorsakat vid utförandet av uppdraget.

Järnvägen har rätt att begränsa sitt ansvar för förkommet eller skadat gods eller resgods till 200 mark per kilogram för vad som saknas av godsets totala vikt eller, vid försening med utlämnandet av gods, till det dubbla beloppet av transportavgiften. Vid dröjsmål med utlämnande av resgods är järnvägen skyldig att ersätta skadan med högst 125 mark per försändelse. Skada som en passagerare har förorsakats genom att en tågturen har varit försenad är järnvägen enligt förordningen överhuvudtaget inte skyldig att ersätta.

De tider som förordningen föreskriver för åtgärder som skall vidtas för att rätten att väcka talan skall bibehållas samt den tid inom vilken talan skall väckas är bägge korta. Om t.ex. gods eller resgods skadas, skall reklamation till järnvägen i allmänhet göras genast vid mottagandet av godset, men senast inom tio dagar från utlämnandet av godset. En ansökan om återbetalning av biljettpriset skall göras inom en månad från utgången av biljettens giltighetstid. Skadeståndstalan mot järnvägen skall i allmänhet väckas inom ett år.

I förordningen om befordran på järnväg bestäms också om uppkomsten av transportavtal, bekräftelse av befordringsavtal för gods med fraktsedel, tvångsmedel som järnvägen har till sitt förfogande samt om järnvägens panträtt i de föremål som transporteras samt järnvägens rätt att utfärda bestämmelser om leveransvillkoren i transportavtal samt om transport. I förordningen finns också bestämmelser om fördelningen av ersättningsansvaret när flera olika transportföretag har deltagit i transporten.

2.2. Lagen om ansvar i spårtrafik

Skador som förorsakats av spårtrafik ersätts enligt lagen om ansvar i spårtrafik

(113/1999), som trädde i kraft den 1 september 1999. Med stöd av lagen ersätts både sådana skador i spårtrafik som har förorsakats passagerare som står i avtalsförhållande till spårtrafikidkaren och skador som har förorsakats utomstående. Enligt lagen får en passagerare ersättning för kläder som han har burit på sig samt för handbagage, personliga bruksföremål och djur som passageraren haft med sig. Lagen gäller inte skada på gods som mottagits för transport i spårtrafik, vilken ersätts enligt bestämmelserna i förordningen om befordran på järnväg.

En spårtrafikidkare ansvarar enligt lagen i princip oberoende av eventuell oaktsamhet för skada som har orsakats av användning av ett spårfordon i spårtrafik. Spårtrafikidkare är enligt lagen den som äger ett spårfordon eller använder ett sådant i spårtrafik. Även banhållaren ansvarar i princip oberoende av eventuell oaktsamhet för skada som har orsakats av att trafikleder, spår eller anordningar som används för spårtrafik har varit felaktiga eller i bristfälligt skick eller förorsakats av fel i ledningen av spårtrafiken. Banhållare är enligt lagen den som håller trafikleder, spår eller anordningar som används för spårtrafik.

Vid sammanstötning av ett spårfordon och ett motorfordon ersätts dock skador som har drabbat motorfordonet eller personer eller egendom i motorfordonet i allmänhet utgående från en oaktsamhetsbedömning. Spårtrafikidkaren och banhållaren svarar inte heller för skada som har orsakats av en övermäktig händelse utan samband med spårtrafiken.

2.3. Transport av farliga ämnen

Lagen om transport av farliga ämnen (719/1994) tillämpas oberoende av transportslag på transport av farliga ämnen i inrikes trafik. Enligt lagen är avsändaren av godset ansvarig för att ett farligt ämne som har överlämnats för transport är klassificerat och förpackat och förpackningen märkt samt ämnet överlämnat för transport så som avses i lagen och i bestämmelser på lägre nivå som utfärdats med stöd av lagen. I transportdokumenten skall antecknas korrekta uppgifter om det farliga ämnet och ämnet skall förpackas så att det hålls kvar i förpackningen under transporten. Den tillsynsmyndighet som avses i lagen är för järnvägstransports vidkommande banförvaltningscentralen, som

lyder under trafikministeriet. I lagen finns bestämmelser om tillsynsmyndighetens befogenheter och de tvångsmedel som myndigheten har till sitt förfogande samt om påföljerna vid underlåtelse att iakttä lagen.

I den förordning om transport av farliga ämnen på järnväg (674/1997) som har utfärdats med stöd av lagen förbjuds transport av farliga ämnen som inskrivet resgods. Farliga ämnen får transporteras som handbagage i små mängder, om de är förpackade för minutförsäljning och avsedda för personligt bruk, hushållsbruk eller fritidssysselsättningar och utövning av idrott som hobby och om de inte vållar men eller skada för andra passagerare eller den järnväg som utför transporten. I förordningen ingår också detaljerade bestämmelser om utförandet av transporten, förpackningar, transportmateriel samt transporthandlingar. De tekniska bestämmelserna om transport av farliga ämnen på järnväg ingår huvudsakligen i trafikministeriets beslut om transport av farliga ämnen på järnväg (901/1997).

Enligt CIV-reglerna, som finns såsom bilhang till COTIF-konventionen, tas farliga ämnen inte emot för transport såsom resgods i internationell trafik. På godstransport av farliga ämnen tillämpas huvudsakligen de s.k. RID-bestämmelserna i bilhang C till COTIF-konventionen (Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses).

2.4. Bannätslagen

Om förvaltningen, ansvarsförhållandena mellan järnvägsföretag och banhållare, rätt att använda bannätet, säkerhetsansvaret i järnvägstrafiken och de myndigheter som ansvarar för banhållningen bestäms i lagen om statens bannät, banhållningen och användningen av bannätet (21/1995), nedan bannätslagen. Enligt lagen kan banförvaltningscentralen ge rätt att använda bannätet åt ett järnvägsföretag som har beviljats koncession i en stat som är medlem i Europeiska unionen eller hör till Europeiska ekonomiska samarbetsrådet. Rätt att använda bannätet i inrikes järnvägstrafik kan beviljas enbart VR-koncernen.

Enligt bannätslagen skall ett järnvägsföretag se till att det finns ändamålsenligt utbud på företagets tjänster. Ett järnvägsföretag är också skyldigt att utveckla sina tjänster en-

ligt förutsättningarna för affärsverksamheten, med beaktande av kundernas, olika landsdels- och hela samhällets behov.

2.5. Annan reglering av transport på järnväg

Lagen om upprätthållande av ordning i kollektivtrafik (472/1977) förbjuder vid vite passagerare att genom oväsen eller annars genom sitt uppträdande störa andra passagerare eller föraren. En passagerare som orsakar störning får avlägsnas ur trafikmedlet, vid behov med maktmedel. Under vissa förutsättningar får föraren vägra att ta med en person som är berusad.

Om den som utan giltigt biljett färdas i kollektiv spårtrafik bestäms i lagen om kontrollavgift i kollektivtrafik (469/1979). Banförvaltningscentralen sköter uppbörderna av kontrollavgiften.

I 24 § lagen om paketresor (1079/1994) finns bestämmelser om researrangörens ersättningsansvar när den skada som skall ersättas har uppstått i anslutning till transport. Enligt bestämmelsen får en researrangör som avses i lagen om paketresor föreskriva att hans ersättningsansvar för skada som uppstår i anslutning till transport skall bestämmas enligt den skadeståndslagstiftning som gäller ifrågavarande transportslag. Vid järnvägs-transporter kan researrangören i avtalsvillkoren begränsa sitt skadeståndsansvar till att motsvara bestämmelserna i COTIF-konventionen, men inte bestämmelserna i förordningen om befordran på järnväg.

2.6. Bestämmelser om övriga transportslag

Om transport av gods med motorfordon bestäms i lagen om vägbefordringsavtal (345/1979), som grundar sig på konventionen om fraktavtal vid internationell godsbefordran på väg (CMR-konventionen, FördrS 48—50/1973). Fraktförarens ansvar enligt lagen om vägbefordringsavtal motsvarar i huvuddrag det ansvar som utföraren av järnvägstransport har enligt COTIF-konventionen. Härav följer att regleringen av ansvarsfrågan i lagen om vägbefordringsavtal baserar sig på samma principer som regleringen av godstransport i förordningen om befordran på järnväg. Vid godstransport på väg är fraktföraren ansvarig oberoende av om oakt-

samhet föreligger eller inte, men bl.a. det högsta belopp som fraktföraren kan bli skyldig att betala i ersättning avviker från den reglering som gäller i fråga om transport på järnväg. Vid transport på väg är ersättningsansvaret begränsat till 80 mark för kilogram av det förlorade godsets bruttovikt, dvs. beloppet är 120 mark lägre än vid transport på järnväg. En passagerares rätt till ersättning för person- eller sakskada som uppstått vid transport på väg bestäms enligt trafikförsäkringslagen (279/1959). Skada på resgods som uppstått i samband med busstransport är en busstrafikidkare skyldig att ersätta enligt de allmänna principerna för kontraktuellt skadeståndsansvar.

Om ett luftfartsföretags transport av passagerare, resgods eller gods bestäms i lufttransportlagen (387/1986) och lagen om luftbefordringsavtal (45/1977). Lagarna grundar sig på flera internationella konventioner och i protokoll som fogats till dem, vilka tillsammans kallas Warszawakonventionssystemet. De ledande principerna i dessa lagar motsvarar bestämmelserna i förordningen om befordran på järnväg, även om dessa lagars bestämmelser om transportavtal är betydligt allmännare formulerade än bestämmelserna i förordningen. Om flygpassagerares rätt till ersättning för personskada bestäms dessutom i rådets förordning EG nr 2027/97 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar vid olyckor.

Bestämmelserna om sjötransportavtal ingår i sjölagen (674/1994), som kommit till genom samnordisk beredning. I 13 kap. bestäms om transport av styckegods, i 14 kap. om befraktning av fartyg och i 15 kap. om transport av passagerare och resgods. Bestämmelserna om transport av styckegods baserar sig på de internationella Haag-Visbyreglerna (FördrS 29/1939 och 9-10/1985) och är huvudsakligen tvingande. Även bestämmelserna om bortfraktarens ansvar vid transport av passagerare och resgods är i allmänhet tvingande. Även om den detaljerade ansvarsregleringen i sjölagen avsevärt avviker från regleringen av andra transportslag, motsvarar ansvarsystemet för fraktförarens och hans avtalsparters rättigheter och skyldigheter allmänna transporträttsliga principer. Fraktförarens ansvar är strängare än det sedvanliga på oaksamhet baserade ansvaret (culpaansvaret), men begränsat till ett visst belopp.

2.7. Lagstiftningen i utlandet

Sverige

Ett järnvägsföretags ersättningsansvar vid transport av gods och resgods regleras i järnvägstrafiklagen (1985:192). Lagen gäller även ersättning av skada som användning av järnväg förorsakar en passagerare eller personer som inte är avtalsparter.

Regleringen av gods- och resegodstransport är huvudsakligen tvingande. Lagen tillämpas även på en sådan av ett järnvägsföretag utförd transport på väg genom vilken järnvägsföretaget ersätter en transport som var avtalad att utföras med järnväg. Två eller flera järnvägsföretag som har förbundit sig att tillsammans utföra en transport, ansvarar enligt lagen solidariskt för utförandet av den, men lagen saknar bestämmelser om hur ersättningsansvaret skall fördela sig mellan solidariskt ansvariga järnvägsföretag.

Bestämmelserna om järnvägsföretagets ansvar motsvarar till väsentliga delar bestämmelserna i COTIF-konventionen. Ansvar uppstår oberoende av oaksamhet och befrielsegrunderna är desamma som i COTIF-konventionen. Det högsta möjliga ersättningsbeloppet är 150 kronor, dvs. ca 105 mark per kilogram om godset har förkommit eller skadats och vid dröjsmål med transport den tredubbla transportavgiften. Om resgods har förkommit eller skadats, är det högsta möjliga ersättningsbeloppet något över 18 000 kronor, dvs. ca 12 700 mark per kolti. Dröjsmål med utlämning av resgods är järnvägsföretaget skyldigt att ersätta med 100 kronor per dag, dock med högst 1000 kronor, dvs. med något över 700 mark per resegodsförsändelse.

I lagen finns detaljerade bestämmelser om innehållet i den fraktsedel som skall användas vid inrikes godstransport, om de anteckningar som skall göras i fraktsedeln samt om fraktsedelns bevisverkan. Användning av fraktsedel är dock inte obligatorisk. I lagen finns också bestämmelser om transport av farligt gods, transport- och utlämningshinder samt om efterkrav i anslutning till godstransport.

I lagen finns inga bestämmelser om resandes rätt att få ersättning därför att en tågturen har försenats. Bestämmelser finns inte heller om jämkning av skadeståndsskyldighet eller om skyldighet att hålla transportvillkor tillgängliga.

Järnvägsföretags transportskyldighet regleras i Sverige separat genom en särskilt förordning, förordningen om järnvägs beföringskyldighet m.m. (1985:200), enligt vilken skyldigheten gäller resande, resgods samt under vissa förutsättningar också gods. Om skadeståndsskyldighet för brott mot transportskyldigheten bestäms dock i lag. Järnvägsföretagets ersättningsskyldighet till följd av brott mot transportskyldigheten är dock inte begränsad till något bestämt belopp.

Vid inhemsk transport av gods på väg är fraktförarens ansvar begränsad till 150 kronor, dvs. ca 105 mark av det förlorade eller felande godsets bruttovikt.

Norge

I Norge finns ingen lagstiftning om järnvägsföretags ansvar vid transport av inhemskt gods eller resgods. Däremot finns det särskilda bestämmelser om ersättande av skada som under järnvägstransport har drabbat en passagerare eller handbagage.

Vid inhemsk transport på väg är fraktförarens ansvar begränsat till 17 särskilda dragningsrätter, dvs. till 135 mark av det felade godsets bruttovikt.

Danmark

I Danmark regleras järnvägstransportavtal i lagen om det statliga järnvägsföretaget Danske Statsbaner, DSB (lovbekendtgørelse om DSB, 6.8.1996 nr 757), som även tillämpas på vägtransport som utförs av DSB. Om järnvägsföretags skyldighet att ersätta skada som under järnvägstransport har drabbat en passagerare eller handbagage bestäms särskilt.

Bestämmelserna i lagen, vilka gäller järnvägsföretags ansvar för transport av gods och resgods, baserar sig på COTIF-konventionens bestämmelser. En del av de detaljerade bestämmelserna i konventionen har tagits in i DSB:s transportvillkor (beföringsreglementer), vilka enligt lagen mot betalning skall finnas tillgängliga på alla DSB:s verksamhetsställen. Bestämmelser om bl.a. högsta möjliga ersättningsbelopp, de frister som skall iaktas vid godstransport, när pre-skriptionstiden börjar löpa samt om järnvägsföretagets rätt att undersöka godset finns enbart i transportvillkoren.

I lagen eller i transportvillkoren finns inga

bestämmelser om en passagerares rätt att få ersättning därför att en tågtur varit försenad. Solidariskt ansvar för flera järnvägsföretag eller fördelning av ersättningsansvaret mellan flera järnvägsföretag regleras inte heller i lagen.

Ett järnvägsföretag har transportskyldighet i fråga om resande och resgods.

Vid inrikes godsbefordran på väg är fraktförarens ersättningsansvar inte begränsat till något bestämt belopp.

2.8. Internationella avtal och EG-bestämmelser

COTIF-konventionens ansvarsbihang

Bestämmelser om vilken skyldighet en järnväg har att ersätta skador i anslutning till transport av passagerare, gods eller resgods i internationell järnvägstrafik finns huvudsakligen i två ansvarsbihang till COTIF-konventionen. De enhetliga rättsreglerna för avtal om internationell järnvägsbefordran av passagerare och resgods (CIV-reglerna) finns i bihang A till konventionen. Bihang B innehåller CIM-reglerna för internationell järnvägsbefordran av gods. Till COTIF-konventionen har förutom CIV- och CIM-reglerna även fogats flera andra bihang som gäller den internationella järnvägstrafiken.

CIV- och CIM-reglerna tillämpas på transport med järnväg och därtill ansluten annan transport, som sker inom minst två staters områden, förutsatt att transporten sker på linjer som är upptagna på en särskild lista som avses i konventionen. För Finlands vidkommande har på listan antecknats de viktigaste järnvägslinjerna och vissa sjöfartslinjer som ansluter sig till järnvägslinjerna, såsom de flesta sjöfartslinjerna mellan Finland och Sverige.

Enligt CIV- och CIM-reglerna är järnvägen oberoende av om oaktsamhet ligger den till last eller inte ansvarig för skada som har förorsakats av att gods eller resgods under järnvägstransport har gått förlorat eller skadats eller av att utlämningen av godset eller resgodset har fördröjts. Befrielse från detta ansvar är möjlig endast på de befrielsegrunder som bestäms i ansvarsbihangen. Ansvarssystemets stränghet lindras såväl av ansvarsgränser, som bestämmer järnvägens högsta möjliga ansvar, som av vissa, med järnvägstransport förknippade särskilda risker, som minskar den beviskyldighet som

järnvägen måste fullgöra för att befrias från ansvar. I reglerna finns också bestämmelser om hur ersättningsansvaret fördelas mellan två eller flera järnvägar som deltagit i samma transport. Dessutom innehåller ansvarsbifoganden bl.a. bestämmelser om reklamtion som skall framställas till järnvägen, preskription av ersättningsanspråk samt behörig domstol.

I ansvarsbifoganden finns inga bestämmelser om ersättande av skada som en passagerare har förorsakats genom att ett tåg varit försenat. Enligt CIV-reglerna bestäms skadeståndsskyldigheten för en sådan skada enligt den nationella lagstiftningen i den stat i vilken förseningen har ägt rum.

Förutom järnvägens ansvar reglerar CIM- och CIV-reglerna också i detalj flera andra omständigheter i anslutning till järnvägs-transport, såsom förpackning och märkning av gods och resgoods, utlämning av gods och resgoods samt passagerarens och avsändarens ansvar. I CIM-reglerna bestäms också bl.a. om innehållet i den fraktsedel som skall användas vid godstransport, undersökning av godset under transport samt om de bestämda tider som skall iaktas vid transport av gods.

Ett protokoll om ändring av COTIF-fördraget öppnades för underskrift den 3 juni 1999. Finland undertecknade protokollet den 28 oktober 1999. Det nya protokollet, som inte ännu har trätt i kraft, ändrar inte väsentligen regleringen av järnvägarnas skadeståndsansvar. Den kanske viktigaste ändringen gäller ersättande av en skada som en passagerare har förorsakats genom att ett tåg försenats. Enligt de nya CIV-reglerna är principen den, att ett järnvägsföretag är skyldigt att ersätta skada som uppstår för att en tågtur dras in, ett tåg försenas eller en passagerare missar sin anslutningsförbindelse, ifall detta leder till att passageraren inte samma dag kan fortsätta sin resa. Till en passagerare som på detta sätt blir försenad betalas skäligen ersättning för inkvartering och för nödvändiga meddelanden med anledning av förseningen.

Överenskommelsen mellan Finland och Ryssland om järnvägstrafik

Järnvägstransporterna mellan Finland och Ryssland utförs enligt en överenskommelse som Finland och Ryssland ingick den 16 april 1996 om järnvägssamtrafik (FördrS 48/1997). Överenskommelsen har trätt i

kraft genom lagen om godkännande av vissa bestämmelser i överenskommelsen med Ryssland om järnvägstrafik mellan Finland och Ryssland (625/1997) den 19 juli 1997. Överenskommelsen ersatte en överenskommelse om samtrafik från 1947.

I motsats till 1947 års överenskommelse innehåller den nya överenskommelsen inga bestämmelser om järnvägstransportavtal. Enligt samtrafiköverenskommelsen kan Finlands trafikministerium och Rysslands järnvägsministerium dock ingå särskilda överenskommelser om de transportvillkor som skall tillämpas i järnvägstrafiken. En överenskommelse om transportvillkor är under beredning.

EG:s regelverk om järnvägstrafik

Inom EG har utfärdats flera direktiv om järnvägstrafik. Den viktigaste är rådets direktiv om utvecklingen av gemenskapens järnvägar 91/440/EEG, som syftar till att öka effektiviteten hos gemenskapens järnvägar bl.a. genom att banhållningen skiljs från transportverksamheten. Enligt direktivet skall tillgång till järnvägsinfrastrukturen beredas sammanslutningar av järnvägsföretag som utför internationella transporter eller enskilda järnvägsföretag som utför internationella kombinerade transporter. I Finland har direktivet satts i kraft genom bannättslagen.

Principerna för tillträde till järnvägsinfrastrukturen och uttagning av avgifter bestäms i rådets direktiv 95/19/EG. Principerna skall iaktas vid tilldelningen av järnvägsinfrastrukturkapacitet och uttagning av infrastrukturavgifter för användningen av denna kapacitet. Medlemsstaterna har enligt direktivet bl.a. rätt att föreskriva ställande av säkerhet såsom villkor för tillträde till järnvägsinfrastruktur. I direktivet ingår också bestämmelser om hur säkerheten för järnvägsmaterielet skall säkerställas i samband med att tillträde till järnvägsinfrastrukturkapacitet beviljas.

Rådets direktiv 95/18/EG om tillstånd för järnvägsföretag gäller beviljande av tillstånd för järnvägsföretag som sköter internationella järnvägstransporter enligt direktivet 91/440/EEG. Principen är att varje inom gemenskapen etablerat järnvägsföretag har rätt till ett sådant tillstånd om företaget uppfyller villkoren i direktivet. I direktivet förutsätts bl.a. att järnvägsföretaget skall kunna visa att det kontinuerligt är i stånd att upp-

fylla de krav på gott rykte, ekonomisk soliditet och yrkeskunskap som i detalj föreskrivs i direktivet. Järnvägsföretaget skall även vara tillräckligt försäkrat eller ha vidtagit likvärdiga arrangemang för att enligt nationell och internationell lagstiftning täcka sin ansvarsskyldighet i händelse av olyckor. Detta direktiv och direktiv 95/19/EG har genomförts i Finland genom en lag om ändring av bannätslagen (447/1997) som trädde i kraft den 1 juli 1997.

Kommissionen avlät i oktober 1998 förslag till ändring av direktiven 91/440/EEG och 95/18/EG samt ett förslag till rådets direktiv om tilldelning av järnvägsinfrastrukturkapacitet och uttagning av infrastrukturavgifter och utfärdande av säkerhetsintyg. Avsikten med regleringen är att skapa förutsättningar och regler för hur flera järnvägsföretag kan verka på samma bannät. Ändringen av direktiv 91/440/EEG öppnar den internationella godstrafiken på järnvägarna för konkurrens. De föreslagna direktiven, som när de träder i kraft skulle ersätta direktiv 95/19/EG, preciserar och förstärker den gällande gemenskapsregleringen och har som mål att främja jämlika konkurrensförutsättningar och skapande av konkurrens i järnvägstrafiken.

Trafikministerrådet nådde i december 1999 politisk enighet om direktivförslagen. Förslagen behandlas av Europaparlamentet under första delen av år 2000 och de torde kunna godkännas före årets slut.

2.9. Bedömning av nuläget

Regleringen av avtal som gäller transport på järnväg ingår till största delen i förordningen om befordran på järnväg. Det är oklart vilken juridiskt bindande verkan förordningen har, eftersom den har utfärdats utan något bemyndigande i lag. Flera av bestämmelserna kan inte alls tillämpas på grund av de statsförfattningsrättsliga problemen som är förknippade med dem. Bl.a. bestämmelserna om järnvägens rätt att undersöka gods innebär ett sådant ingrepp i de genom grundlagen tryggade grundläggande fri- och rättigheterna att de är omöjliga att tillämpa. Den rätt som järnvägen enligt förordningen har att utfärda föreskrifter uppfyller inte heller grundlagens krav i fråga om en bestämmelse om fullmakt att utfärda föreskrifter. En stor del av bestämmelserna i förordningen står dessutom i strid med be-

stämmelser på lagnivå, såsom konsumentskyddslagen (38/1978) och rättegångsbalken, varför principen om normhierarki i 107 § grundlagen medför att tillämpning av ifrågasvarande bestämmelser i förordningen inte kan komma i fråga. För att de statsförfattningsrättsliga problemen i anslutning till den gällande regleringen skall avhjälpas och rättsläget i fråga om avtal om transport på järnväg förtydligas, är det nödvändigt att förordningen om befordran på järnväg upphävs.

Om det inte fanns särskilda bestämmelser om transport på järnväg, skulle villkoren i avtal om transport på järnväg i praktiken bestämmas uteslutande enligt de standardvillkor som utarbetas av det inhemska bolag som idkar transport på järnväg, dvs. VR Aktiebolaget. Avsaknaden av reglering kunde innebära att de som använder järnvägstransporttjänster i vissa avseenden skulle få en sämre ställning än de för närvarande har. Konkurrensen mellan olika transportslag, särskilt mellan väg- och järnvägstransport, skulle dock uppenbarligen medföra att standardvillkoren för transport på järnväg inte skulle bli avsevärt ofördelaktigare för järnvägsföretagens avtalsparter än de motsvarande villkoren inom andra transportslag. Även konsumentombudsmannen kunde med stöd av konsumentskyddslagen övervaka villkorens laglighet.

Det är dock motiverat att stifta en lag som reglerar villkoren i avtal om transport på järnväg, eftersom utvecklingen inom EU kan medföra att det inhemska bannätet även inom inrikestrafiken i en nära framtid kan öppnas för friare konkurrens. Om flera företag idkar transport på järnväg, kan man genom att införa tvingande bestämmelser i lag bättre än genom myndighetsövervakning av skäligheten i företagets standardvillkor garantera att de villkor som tillämpas på transportavtalen är skäliga och att de som anlitar järnvägstransporttjänsterna har en tryggad ställning.

För reglering på lagnivå talar också behovet att bevara jämvikten i den konkurrenssituation som råder mellan de olika transportslagen. Transport av passagerare och gods med andra transportslag och även i internationell järnvägstransport baserar sig med undantag av persontransport inom vägtrafiken på reglering på lagnivå, som till väsentliga delar är tvingande. Med tanke på den fria konkurrensen vore det betänkligt om ett transportslag skulle få en konkurrensfördel

bara därför att inrikes transport med detta transportslag inte regleras av tvingade lagstiftning. Trots tillsynen över standardvillkorens skälighet kunde järnvägsföretagen i en sådan situation förbättra sin konkurrensförmåga genom att tillämpa transportvillkor som inte kunde användas t.ex. vid transport på väg. För att konkurrensläget skall vara rättvis, är det också motiverat att taket för fraktförarens ansvar är i stort sett detsamma inom sinsemellan jämförbara transportslag.

3. Propositionens mål och de viktigaste förslagen

3.1. Propositionens mål

Propositionens mål är att skapa klarhet i rättsläget genom att föra upp regleringen av inrikes transport på järnväg på rätt författningsnivå. Genom förslagen i propositionen försöker man också skapa en tryggad ställning för passagerare och befraktare som anlitar järnvägsföretag, om den inhemska järnvägstrafiken i framtiden öppnar sig för en friare konkurrens och antalet företag som idkar järnvägstrafik ökar. Dessutom syftar förslagen till att säkerställa att konkurrensen mellan konkurrerande transportslag, särskilt järnvägsföretag och vägfraktförare, inte störs av en bristfälligt lagstiftning.

3.2. Järnvägsföretagets transportskyldighet

För närvarande är VR Aktiebolaget skyldigt att transportera både passagerare, passagerarnas handbagage och resgods. Transport av resgods på järnväg har under de senaste åren minskat så mycket att det inte längre är ändamålsenligt att hålla fast vid denna transportskyldighet. Däremot är det fortfarande motiverat med bestämmelser om skyldighet att transportera passagerare och resgods, eftersom det i praktiken råder en monopolsituation inom järnvägstrafiken. Behovet av en sådan skyldighet kan omprövas om VR Aktiebolagets faktiska monopolställning upphör genom att det allmänna bannätet öppnas för konkurrens i fråga om persontransport inom landet.

Ett slopande av skyldigheten att transportera resgods påverkar i praktiken inte passagerarnas ställning särskilt mycket. Största delen av det bagage som en passagerare har

med sig kan såsom hittills transporteras såsom handbagare i passagerarvagnarna. Även utan någon uttrycklig lagbestämd skyldighet ligger det i järnvägsföretagets intresse att sörja för transport av resgods på sådana tågturer där passagerarna brukar ha med sig bagage som skrivs in såsom resgods, såsom skidutrustning och annan utrustning för olika fritidssysselsättningar.

3.3. Järnvägsföretagets ansvar för gods och resgods

Ansvarssystemets förhållande till COTIF-konventionens ansvarsbilag

Lagförslagets bestämmelser om hur ersättningsansvaret för ett järnvägsföretag och dess avtalspart bestäms motsvarar i huvuddrag bestämmelserna i COTIF-konventionens ansvarsbilag. För att den nationella regleringen skall förbli överskådlig, föreslås dock på flera punkter avvikelser från detaljerna i CIV- och CIM-reglerna. Att lagförslaget inte exakt följer bestämmelserna i ansvarsbilaget är även motiverat av den anledningen att järnvägsföretagets avtalsparters ställning i ansvarsbilagorna har ordnats på ett sätt som är bristfälligt i jämförelse med den nationella konsumentskyddslagstiftningen.

I Finland sker järnvägstransport till största delen inom landet eller såsom transport till Ryssland, varvid COTIF-konventionen inte blir tillämplig. Atminstone vid internationell transport av gods enligt CIM-villkor är järnvägsföretagets avtalspart i regel medveten om innehållet i CIM-reglerna och kan bedöma sin ställning därefter. Av dessa orsaker kan den bedömningen göras, att de små skillnaderna mellan den nationella regleringen och COTIF-avtalet inte i praktiken har någon större betydelse.

Ansvarsgrund och befrielse från ansvar

Enligt lagförslaget skall ett järnvägsföretag oberoende av om oaksamhet ligger det till last eller inte vara ansvarigt för dröjsmål med utlämnande av gods eller för att godset går förlorat eller skadas under transport. Järnvägsföretagets ansvar skall börja när godset eller resgodset har tagits emot för transport. Tidpunkten när ett transportavtal anses ha uppstått mellan järnvägsföretaget

och dess avtalspart skall, i motsats till vad som nu är fallet, inte ha betydelse för tidpunkten när ansvaret börjar. Bekräftelse av transportavtalet med en formbunden fraktsedel skall inte heller längre vara nödvändigt, utan avtalsparterna skall fritt få komma överens om vilka transporthandlingar som används och om innehållet i dem. Järnvägsföretagets ansvar skall upphöra när transporten upphör, dvs. när järnvägsföretaget har lämnat ut godset eller resgodset till den som har rätt till det.

Ett järnvägsföretag kan befrias från ansvar genom att visa att skadan har berott på passagerarens eller avsändarens fel eller försummelse, en felaktig order som givits under transport eller på fel i godset. Järnvägsföretaget skall också ha möjlighet att befrias från ansvar genom att visa att skadan har förorsakats av en omständighet som ligger utanför järnvägsföretagets påverkningsmöjligheter. Förutom befrielsegrunderna skall lagen också innehålla en förteckning över sådana särskilda risker för vilkas vidkommande järnvägsföretaget inte skall vara skyldigt att visa att ett orsakssamband råder mellan risken och skadan.

Det ansvar som ett järnvägsföretag har oberoende av om oaktamhet ligger det till last eller inte skall vara begränsat till ett bestämt belopp. Ansvarsgränserna skall huvudsakligen bibehållas oförändrade, men uttryckas i eurobelopp. Maximibeloppet för ersättning för att en vara har förkommit eller skadats skall dock enligt förslaget sänkas från 200 mark till 25 euro, dvs. till ca 150 mark per kilogram. Att sänka maximibeloppet är motiverat särskilt av den anledningen att största delen av järnvägarnas godstransporter numera är masstransporter vid vilka varans gängse värde nästan aldrig uppgår till 200 mark per kilogram. När värdefullare varor transporteras på järnväg, tecknas vanligtvis en försäkring för befördan, även om godsets värde betydligt underskrider ansvarsgränsen. För sänkning av det högsta möjliga ersättningsbelopp som järnvägsföretaget kan bli skyldigt att betala talar också den omständigheten att fraktförarens högsta möjliga ansvar vid transport på väg är betydligt lägre än vid transport på järnväg. I lagförslaget finns en bestämmelse om att ersättningsens maximibelopp genom en förordning av statsrådet skall få justeras så att det motsvarar förändringen i penningvärdet.

Reklamation och preskription av ersättningsrätt

Om transport av gods eller resgods har skadat godset eller resgodset, skall den skadelidande enligt lagförslaget göra reklamation om skadan när godset eller resgodset tas emot, om det vid mottagandet är möjligt att utvärdigt upptäcka skadan. En konsument skall dock alltid ha rätt till reklamation inom en skälig tid efter att godset eller resgodset har mottagits. För konsumenters vidkommande tillämpas samma princip också vid inrikes transport på väg.

Enligt lagförslaget skall reklamation inte längre behövas vid dröjsmål med utlämnande av gods eller resgods. Vid inrikes transporter försöker järnvägsföretagets avtalspart vanligtvis omedelbart efter utgången av den tid som avtalats för transporten ta reda på om godset eller resgodset har kommit fram till bestämmelseorten. När någon begär att få godset utlämnat, får järnvägsföretaget kännedom om dröjsmålet och kan vidta de åtgärder som företaget anser behövliga, även om ingen egentlig reklamation görs.

Enligt lagförslaget preskriberas ersättningsrätten inom ett år. Den tidpunkt från vilken preskriptionstiden börjar löpa föreslås bli reglerad på samma sätt som i lagen om vägbefordringsavtal. I motsats till vad som gäller vid transport på väg kan preskriptionstiden dock enligt lagförslaget avbrytas också på annat sätt än genom väckande av talan vid domstol, dvs. det räcker att ett skriftligt ersättningsanspråk före preskriptionstidens slut framställs till järnvägsföretaget. Det är inte skäligt att vid inrikes transport förutsätta att den skadelidande skall väcka talan inom den korta preskriptionstiden.

3.4. Järnvägsföretagets ansvar för försening av tåg

Ett väsentligt drag i avtalen om persontransport är att järnvägsföretaget skall utföra transporten enligt en uppgiven tidtabell. Även om man inte kan förutsätta ett järnvägsföretag skall svara för den skada som en liten försening av en tåg tur har förorsakat, är det i princip motiverat att ansvar uppstår om förseningen är betydande. För närvarande är ett järnvägsföretag enligt 15 § förordningen om befördan på järnväg t.ex. inte skyldigt att ersätta skada som förorsakats av att ett

passagerartåg har gått sönder, fastän företaget enligt avtalet är skyldigt att se till att det materiel som fullgörandet av avtalet förutsätter finns tillgängligt.

Enligt förslaget skall järnvägsföretaget vara skyldigt att ersätta skada som försening av en tågtur förorsakar en passagerare, om inte passageraren skäligen kan förväntas ha berett sig på förseningen. Järnvägsföretagets ersättningskyldighet skall dock vara högst 5 000 euro. I lufttransportlagen och sjölagen har fraktförarens ansvar för skada som förorsakats av dröjsmål begränsats till 4 150 särskilda dragningsrätter, dvs. till något över 5 600 euro per passagerare. Om järnvägsföretaget visar att det har vidtagit de åtgärder som skäligen kan krävas för att förhindra skadan, skall det helt befrias från ansvar.

3.5. Fraktförarens ansvar vid godstransport på väg

Det föreslås, att fraktförarens ansvar vid godstransport på väg för att motsvara förändringen i penningvärdet skall höjas till 20 euro per kilogram av det förlorade godsets bruttovikt. När lagen om vägbefordringsavtal trädde i kraft år 1979, var ansvaret begränsat till 50 mk per kilogram. Avsikten var att ansvarets maximibelopp vid behov senare skulle justeras till att motsvara förändringen i penningvärdet. År 1986 höjdes följaktligen beloppet genom förordningen om ersättningens belopp enligt lagen om vägbefordringsavtal (916/1986) till 80 mk, dvs. ca 14 euro. Därefter har inga förhöjningar skett, fastän detta med tanke på förändringen av penningvärdet hade varit motiverat.

4. Propositionens verkningar

Det föreslås att ett järnvägsföretag oberoende av om oaktsamhet ligger det till last eller inte skall vara ansvarigt för skada som en passagerare har förorsakats genom försening av en tågtur. Enligt den praxis som utformats på basis av 15 § förordningen om befordran på järnväg föreligger för närvarande ingen sådan skadeståndsskyldighet, varför förslaget i viss mån ökar de ersättningar som järnvägsföretagen måste betala. Enligt den föreslagna bestämmelsen skall ett järnvägsföretag dock inte vara skyldigt att ersätta en

skada som passageraren skäligen kan förväntas ha berett sig på. Ersättningsbeloppet skall också vara begränsat till ett bestämt penningbelopp. Av dessa orsaker kan detta nya ersättningslag inte avsevärt anses öka de ersättningar som ett järnvägsföretag skall betala eller föranleda behov att höja transportavgifterna.

I lagförslaget föreslås att ett järnvägsföretag vid transport av gods skall vara skyldigt att betala högst 25 euro per kilogram i ersättning, vilket jämfört med nuläget innebär en sänkning på ca 50 mark. En sänkning av ansvarstaket förbättrar järnvägstransporternas konkurrensförmåga i jämförelse med vägtransporter. Sänkningen innebär inte i praktiken någon försämring av avsändarnas ställning, eftersom värdet av gods som transporteras på järnväg vanligtvis inte överstiger 25 euro per kilogram. Värdefulla godsfrändelser försäkras i allmänhet oberoende av vilket högsta belopp järnvägsföretagets kan bli skyldigt att betala.

När det gäller godstransport på väg, föreslås fraktförarens ersättningskyldighet bli högst 20 euro per kilogram, dvs. 40 mark högre än för närvarande. Förhöjningen kommer att medföra att dessa fraktförarens försäkringspremier stiger något.

5. Beredningen av propositionen

Justitieministeriet tillsatte den 23 april 1997 en arbetsgrupp som fick i uppdrag att bereda ett förslag till proposition om en lag om transport på järnväg. Arbetsgruppen avlät sitt betänkande den 27 februari 1998.

Utlåtanden om arbetsgruppens förslag begärdes av inrikesministeriet, handels- och industriministeriet, trafikministeriet, miljöministeriet, konkurrensverket, konsumentombudsmannen, konsumentklagonämnden, Konsumentverket, banförvaltningscentralen, Kuluttajat-Konsumenterna rf. Konsumenternas försäkringsbyrå, Bussförbundet, Sjöförsäkringsbolagens Förening, Finlands Speditörsförbund, Finlands Konsumentförbund, Resebyråbranschens förbund i Finland, Finlands Juristförbund, Finska Försäkringsbolagens Centralförbund, Industrins och Arbetsgivarnas Centralförbund samt VR-koncernen Ab. Justitieministeriet har gjort ett sammandrag av utlåtandena. De som gav utlåtande ställde sig allmänt positivt till arbetsgruppens förslag. De förslog också flera ändring-

ar i de olika detaljer i förslaget, vilka man har försökt beakta vid den fortsatta beredningen av propositionen. VR-koncernen Ab ansåg att det ansvar som föreslogs vid försening av tågtur var alltför omfattande.

I justitieministeriet har även såsom tjäns-
teuppdrag gjorts upp en särskild promemoria om behovet att höja det maximibelopp för ersättningsansvar vid godstransport på väg som förskrivs i lagen om vägbefordringsavtal. I promemorian föreslås att det maximibelopp som föreskrivs i nämnda lag skall höjas från 80 mark till 150 mark per kilogram, dvs. till samma belopp som föreslås vara ansvarsgränsen vid transport på järnväg. Utlåtande om förslaget begärdes av trafikministeriet, Centralhandelskammaren, konsumentverket, Kuluttajat - Konsumenterna rf., Bussförbundet, Sjöförsäkringsbolagens Förening, Finlands Speditörsförbund, Finlands Konsumentförbund, Finlands Lastbilsförbund, Industrins och Arbetsgivarnas Centralförbund samt VR-koncernen Ab. Av dem som gav utlåtande understödde fem den föreslagna höjningen. Bussförbundet, Sjöförsäkringsbolagens Förening, Finlands Speditörsförbund och Finlands Lastbilsförbund

motsatte sig förhöjningen och åberopade till stöd för sin uppfattning den lägre ansvarsgräns som tillämpas vid internationella vägtransporter samt den omständigheten att tillräckliga grunder för höjning av gränsen inte hade framförts. VR-koncernen Ab ansåg att den ansvarsgräns som tillämpas vid transport på väg borde vara högre än den som tillämpas vid järnvägstransporter, eftersom godset vid vägtransport i allmänhet är värdefullare än vid transport på järnväg.

6. Andra omständigheter som inverkat på propositionens innehåll

Justitieministeriet föreslog den 4 april 1997 i ett brev till trafikministeriet att den förordning som på föredragning av trafikministeriet har utfärdats om befordran på järnväg eller åtminstone de bestämmelser i förordningen som är problematiska med tanke på grundlagen eller andra lagar skall upphävas. Framställningen har tills vidare inte föranlett några åtgärder. Avsikten är att förordningen om befordran på järnväg skall upphävas senast när den lag som föreslås i denna proposition stiftas.

DETALJMOTIVERING

1. Lagförslagen

1.1. Järnvägstransportlag

1 kap. Allmänna bestämmelser

1 §. *Tillämpningsområde.* Denna lag tillämpas på järnvägstransport som ett järnvägsföretag har förbundit sig att utföra. Lagen tillämpas också på annan transport som järnvägsföretaget har ordnat i omedelbar anslutning till järnvägstransporten. I inrikes trafik omfattar en sådan kombinerad transport i allmänhet utöver järnvägstransport även en sträcka på vilken transporten sköts på väg.

Kombinerad transport kännetecknas av att ett enda avtal görs upp för hela transport och att järnvägsföretaget ordnar alla över-

enskomna delar av den. En kombinerad transport är det frågan om t.ex. när ett järnvägsföretag förbinder sig att ordna transporten så, att godset först transporteras på järnväg till en bestämmelsestrafikplats och därifrån transporteras vidare med buss till bestämmelseorten. Om ett särskilt avtal ingås för den del av transporten som sköts med ett annat transportslag, är det i allmänhet inte frågan om kombinerad transport. På en transport som med stöd av ett särskilt vägtransportavtal sköts på väg, skall t.ex. i princip lagen om vägbefordringsavtal tillämpas, även om den andra parten i avtalet är ett järnvägsföretag. Avtalsarrangemanget mellan järnvägsföretaget och dess avtalspart kan dock enligt allmänna avtalstolkningsprinciper i ett enskilt fall betraktas såsom ett enda avtal om en kombinerad transport, om detta visas ha varit avtalsparternas avsikt.

Kombinerad transport är det också frågan om när ett järnvägsföretag ersätter en del av en transport som avtalats ske på järnväg med någon annan slags transport, t.ex. därför att en tillfällig störning har inträffat i järnvägstrafiken. På den andel av transporten som ersätter den avtalade, som skulle ske på järnväg, tillämpas järnvägstransportlagen oberoende av om järnvägsföretagets avtalspart är medveten om att transporten sker med ersättande transportslag eller inte. Om däremot hela transport utförs med något ersättande transportslag, bestäms järnvägsföretagets ansvar enligt den lag som reglerar det transportslag som faktiskt används. I så fall har dock järnvägsföretagets avtalspart med anledning av företagets avtalsbrott rätt att få skadestånd för den skada som avtalsparten förorsakas genom att den andra lagen tillämpas. Skadan kan förorsakas t.ex. av att fraktförarens maximala ansvar enligt den lag som då blir tillämplig är lägre än enligt järnvägstransportlagen.

Till den del som bestämmelserna i lagförslaget står i strid med bestämmelserna i internationella överenskommelser som är förpliktande för Finland, åsidosätts de av bestämmelserna i ifrågavarande överenskommelse. När det gäller transport på järnväg är den viktigaste internationella överenskommelsen för närvarande COTIF-konventionen, men vid kombinerad transport kan också överenskommelser som gäller andra transportslag bli tillämpliga, såsom CMR-konventionen, som gäller transport på väg. Till den del som de föreslagna bestämmelserna inte står i strid med bestämmelser i internationella konventioner som är förpliktande för Finland, kompletterar lagen den internationella regleringen.

2 §. *Järnvägsföretag*. Begreppet järnvägsföretag definieras i paragrafen genom en hänvisning till bestämmelsen om järnvägsföretag i 2 § lagen om statens bannät, bannhållningen och användningen av bannätet. Enligt nämnda 2 § avses med järnvägsföretag ett bolag eller en annan sammanslutning vars huvudsakliga verksamhet består i att tillhandahålla järnvägstransporttjänster och som besitter de dragfordon som behövs för transport samt innehar tillstånd att idka verksamheten.

Definitionen innebär att lagen inte tillämpas t.ex. på persontrafiken på Jokiois museijärnväg eller godstrafiken på den privata järnvägen mellan Karhula och Sunila, som

bedrivs utan sådan koncession som avses i bannätslagen. Om järnvägstrafiken idkas av någon annan än ett i lagen avsett järnvägsföretag, bestäms trafikidkarens ställning såsom part i avtalsförhållandet enligt allmänna avtalsrättsliga principer. En sådan järnvägstrafikidkare omfattas t.ex. inte av det kontraheringstvång som är förknippat med transportskyldighet, men har å andra sidan inte heller rätt att åberopa lagens bestämmelser om begränsning av järnvägsföretagets ansvar.

3 §. *Lagens tvingande natur*. I järnvägstransportavtal är järnvägsföretaget ofta den starkare parten, som bestämmer priset på transporten och de övriga centrala avtalsvillkoren. Detta är särskilt fallet när företagets avtalspart är en privatperson som är konsument eller en småföretagare som oregelbundet nyttjar dess transporttjänster. För att skydda den svagare avtalsparten är lagens bestämmelser enligt 1 mom. i allmänhet tvingande. Avtalsvillkor som innebär avvikelser från lagen och är till nackdel för en passagerare, avsändare av gods eller resgods eller någon annan som har rätt till gods är tillåtna endast om det finns en uttrycklig lagbestämmelse som tillåter det. En sådan bestämmelse ingår bl.a. i bestämmelsen om transport av resgods i 23 § 1 mom.

Genom att göra lagen tvingande skyddar man inte bara den som är järnvägsföretagets avtalspart i transportavtalet, såsom en passagerare eller avsändare av gods, utan också andra personer som kan ha rätt till gods som transporteras på järnväg. Förutom passagerare nämns också andra som har rätt till gods; dessa är i allmänhet antingen avsändare eller mottagare av godset. Rätt till godset kan t.ex. dess ägare ha, utan att vare sig vara avsändare eller mottagare av godset. Lagens bestämmelser är tvingande oberoende av vem som framställer anspråket.

Avvikelse från de tvingande bestämmelserna i lagen kan alltid göras till förmån för en passagerare eller den som har rätt till godset. I ett enskilt fall av transport kan järnvägsföretaget avstå från sina lagstadgade rättigheter eller förbinda sig till mera långtgående skyldigheter än vad lagen föreskriver.

I 2 mom. lindras lagens tvingande karaktär i fråga om godstransport. Avvikelse från bestämmelserna om godstransport är möjliga i avtal som ingås med någon annan än en konsument, om avvikelserna är skäliga med

beaktande av avtalsparternas ställning, godsets eller transportens exceptionella art eller andra särskilda omständigheter.

Möjligheterna till avvikelser från lagens tvingande bestämmelser måste bedömas från fall till fall. Avvikelser är i allmänhet motiverade bl.a. när transportavtalet för godset har uppstått såsom resultat av en överläggning mellan järnvägsföretaget och avsändaren. När det t.ex. är frågan om villkoren i ett transportavtal som gäller mycket svårtransporterat gods eller mycket farliga ämnen, är villkoren i allmänhet föremål för särskilda förhandlingar. Eftersom bestämmelserna är tvingande i syfte att skydda den svagare avtalsparten, är avvikelser från dem vanligtvis möjliga om järnvägsföretagets avtalspart t.ex. är ett stort eller medelstort företag eller ett litet företag som regelbundet sänder gods med järnväg och som känner järnvägsföretagets transportvillkor och de risker som är förknippade med transporten. I dessa fall präglas avtalsförhållandet inte av den brist på jämvikt som är typisk för konsumentavtal.

I vissa paragrafer som reglerar godstransport, såsom 11 § 1 mom. och 12 § 1 mom., bestäms uttryckligen att avvikelse från ifrågavarande bestämmelse är möjlig genom avtal. För att avvikelse skall vara tillåten förutsätts i dessa fall inte någon sådan särskild omständighet som föreskrivs i denna paragraf.

Ett avtal mellan järnvägsföretaget och den näringsidkare som är avsändare av godset om att bestämmelserna i lagen inte skall vara tvingande vid ifrågavarande transporten binder enligt allmänna avtalsrättsliga principer endast avtalsparterna. Mottagaren eller någon annan som har rätt till godset och som är inte bunden av avtalet kan trots detta mot järnvägsföretaget åberopa de tvingande bestämmelserna i lagen.

4 §. *Ersättningsanspråk på någon annan grund.* Ett järnvägsföretag är oberoende av om oaktamhet ligger det till last eller inte ansvarigt för skada som har inträffat under transport, varför den skadelidande för att få ersättning inte i allmänhet behöver visa att järnvägsföretaget har varit oaktsamt. En del av skadan kan dock bli oersatt, eftersom järnvägsföretagets ansvar är begränsat till ett bestämt belopp. Den skadelidande kan försöka kringgå de begränsningar som gäller järnvägsföretagets ansvar genom att yrka ersättning t.ex. med stöd av skadeståndsla-

gen (412/1974). Om ersättningsanspråk kunde ha framställts med stöd av järnvägstransportlagen, skall dock järnvägsföretagets ansvar enligt paragrafen alltid bestämmas enligt den lagen, oberoende av på vilken grund anspråket framställs. Principen att fraktföraren oberoende av den grund på vilken ersättningsanspråket framställs kan åberopa ansvarsbegränsningarna för det transportslag som han anlitar, gäller också inom andra transporträttsliga ansvarssystem.

Om ersättning hade kunnat yrkas med stöd av järnvägstransportlagen, kan järnvägsföretaget åberopa bestämmelserna om ansvarsbegränsning och befrielse från ansvar, såsom övermäktigt hinder eller preskription av ersättningsanspråket. Järnvägsföretaget har denna rätt också när anspråket framställs av någon annan än den som varit järnvägsföretagets avtalspart. Av 5 § i lagförslaget följer dock att järnvägsföretaget inte kan begränsa sitt ansvar om det har vållat skadan uppsåtligt eller av grov oaktamhet.

Förutom järnvägsföretaget, kan även företagets anställda och de som verkar för dess räkning och för vilkas förfarande järnvägsföretaget svarar åberopa lagens bestämmelser om begränsning eller befrielse från ersättningsansvar. Om så inte vore, kunde den skadelidande kringgå de begränsningar som föreskrivits för järnvägsföretagets ansvar genom att i stället för att yrka ersättning av järnvägsföretaget yrka ersättning t.ex. av ett biträde som verkar för järnvägsföretagets räkning och som inte tillhör järnvägsföretagets personal. Även om de personer som verkar för järnvägsföretagets räkning skall ha möjlighet att åberopa lagens bestämmelser om ansvarsbegränsning, skall de föreslagna bestämmelserna inte annars inverka på hur deras ansvar bestäms i förhållande till den skadelidande eller järnvägsföretaget.

Om anspråk på ersättning för samma skada riktas såväl mot järnvägsföretaget som en person som är anställd av företaget, avser lagens bestämmelser om maximal ersättning det sammanlagda beloppet av alla utdömda ersättningar.

5 §. *Uppsåtlighet och grov oaktamhet.* Bestämmelserna om befrielse av järnvägsföretaget från ansvar eller begränsning av detta ansvar skall enligt paragrafen inte tillämpas om det kan visas att järnvägsföretaget har vållat skadan uppsåtligt eller av grov oaktamhet. Om skadan uppsåtligt eller av grov oaktamhet har vållats av nå-

gon vars förfarande järnvägsföretaget ansvarar för, får skadevållaren och järnvägsföretaget inte åberopa bestämmelserna om ansvarsbegränsning. Ansvarsbegränsningsbestämmelser som avses i paragrafen är förutom de bestämmelser som begränsar ansvaret till ett visst penningbelopp även bestämmelser om överföring av bevisbördan, bl.a. bestämmelserna i 14 § 3 mom..

Avsikten är att förutsättningarna för när uppsåt och oaktsamhet anses föreligga skall bedömas enligt samma principer som tillämpas i annan skadeståndsrättslig lagstiftning. Vid tolkningen skall särskild hänsyn tas till den rättspraxis som uppstått i i fråga om tillämpningen av bestämmelser med samma innehåll i andra transporträttsliga lagar.

6 §. *Transportvilkorens tillgänglighet.* Enligt denna paragraf skall villkoren för transport av passagerare och resgods hållas tillgängliga på de verksamhetsställen där avtal om sådan transport ingås. Skyldigheten att hålla transportvilkoren tillgängliga gäller också andra verksamhetsställen än de som tillhör ett järnvägsföretag. Följaktligen skall t.ex. resebyråer som säljer biljetter som berättigar till järnvägstransport hålla transportvilkoren tillgängliga. Avsikten med bestämmelsen är att se till att den som överväger att köpa en biljett omedelbart innan han köper biljetten om han så önskar kan studera transportvilkorens innehåll. Biljettförsäljningsverksamhetens masskaraktär medför att det inte är ändamålsenligt att förplikta verksamhetsställen som säljer biljetter att dela ut de standardvillkor som tillämpas på transport av passagerare och resgods till alla som köper en biljett.

I bestämmelsen föreskrivs inte att villkoren för godstransport skall hållas tillgängliga. Det är inte ändamålsenligt att föreskriva en sådan skyldighet, eftersom villkoren för ett godstransportavtal kan variera avsevärt t.ex. beroende på godsets beskaffenhet eller andra omständigheter som är förknippade med en enskild transport. Det ligger dock i järnvägsföretagets intresse att på ett effektivt sätt göra avtalsparten medveten om transportvilkoren. Annars kan avtalet tolkas så att transportvilkoren inte har blivit en del av avtalet.

7 §. *Passagerarens och avsändarens ansvar.* Enligt 1 mom. bestäms passagerarens skyldighet att ersätta en skada som hans handbagage eller resgods förorsakar enligt 2, 5 och 6 kap. skadeståndslagen. För att skades-

tåndsansvar skall uppstå, förutsätts det alltså att det kan visas att passageraren har förorsakat skadan uppsåtligen eller av oaktsamhet. Detta gäller trots att passageraren befinner sig i avtalsförhållande till järnvägsföretaget. Passageraren kan vara skyldig att ersätta t.ex. skada som har förorsakats av farligt handbagage eller av ett husdjur som passageraren har haft med sig. Ansvaret för skada som en passagerare har förorsakat någon annan än järnvägsföretaget bestäms också utan någon uttrycklig bestämmelse enligt skadeståndslagen, eftersom det är frågan om utomkontraktuellt skadeståndsansvar.

Enligt 2 mom. är avsändaren av godset i princip oberoende av om han har varit oaktsam eller inte ansvarig för skada som järnvägsföretaget har lidit, om företaget kan visa att skadan har förorsakats av att godset varit bristfälligt förpackat eller av att avsändaren har utfört lastningen av godset på ett felaktigt sätt. Lastningen anses vara utförd av avsändaren i den bemärkelse som avses i bestämmelsen om avsändaren själv eller någon som handlar för hans räkning har sört för lastningen av godset.

Vilka krav som ställs på riktig förpackning och lastning av godset beror såväl på godsets egenskaper som de förhållanden som råder när transporten utförs. Vissa varor kan lastas utan särskilda åtgärder och transporteras utan någon som helst förpackning, medan andra igen kräver t.o.m. mycket omsorgsfull lastning och förpackning. Det är klart att en godsförsändelse som innehåller frätande vätska eller giftig gas eller en apparat som lätt skadas måste packas och lastas omsorgsfullare än t.ex. en bokförsändelse. När avsändaren förpackar godset måste han också bl.a. ta hänsyn till om transporten sker sommar- eller vintertid. Vid förpackning av gods som transporteras i ouppvärmade godsvagnar vintertid kan man i allmänhet förutsätta att köldhårdiga förpackningsmaterial används.

Bestämmelsen gäller endast skada som har vållats järnvägsföretaget. Sådan skada är också t.ex. kostnader som järnvägsföretaget blir skyldigt att betala till mottagare av andra godsförsändelser som har skadats till följd av den felaktiga lastningen. Om järnvägsföretaget efter att det har mottagit gods för transport märker att godset är förpackat på ett bristfälligt sätt, skall det vidta åtgärder för att förhindra eller begränsa skadan. Avsändaren är skyldig att ersätta järnvägsfö-

taget för de skäligen kostnader som företaget haft för dessa åtgärder.

Ett ansvar som det som föreslås i bestämmelsen, som skulle gälla oberoende av oaktsamhet hos den skadeståndsskyldige och till beloppet vara obegränsat, skulle bli oskäligt hårt för en privatperson som är konsument och inte i allmänhet kan antas ha erfarenhet av korrekt förpackning eller lastning av gods. Därför föreslås att en konsuments skadeståndsskyldighet skall begränsas till skador som en sådan person har förorsakat genom oaktsamhet eller försummelse.

Enligt 3 mom. befrias avsändaren av godset från den skadeståndsskyldighet som föreskrivs i 2 mom. om han visar att järnvägsföretaget visste om den bristfällighet som förorsakade skadan eller visar att bristfälligheten hade kunnat upptäckas när godset togs emot för transport. Om järnvägsföretaget vill förbehålla sig rätt att återropa avsändarens i 2 mom. föreskrivna ansvar i en situation där järnvägsföretaget kände till bristfälligheten eller den kunde konstateras utvändigt, skall det göra en anteckning om bristfälligheten i transportdokumentet eller skriftligen anmäla saken till avsändaren.

Med transportdokument avses i bestämmelsen förutom en på papper avfattad fraktsedel även ett elektroniskt dokument som ersätter en pappersfraktsedel. En skriftlig anmälan som ersätter anteckning i en fraktsedel kan sändas till avsändaren per post, om inte han eller hans företrädare personligen överlämnar godset till transport. Det väsentliga är att anteckningen görs eller att en skriftlig anmälan sänds i samband med att godset tas emot för transport och alltså innan transporten av godset börjar.

Avsändaren av godset kan enligt lagen om transport av farliga ämnen ha ett straffrättsligt ansvar, om t.ex. en godsfräsändelse innehållande ett farligt ämne har förpackas på ett sätt som strider mot nämnda lag eller mot bestämmelser som har meddelats med stöd av den. För uppkomsten av skadeståndsansvar enligt denna paragraf eller ansvarets omfattning saknar det dock avgörande betydelse hur avsändarens ansvar skall bedömas enligt lagen om transport av farliga ämnen.

8 §. *Jämkning av skadestånd.* Enligt lagförslaget skall skadestånd som bestäms med stöd av lagen kunna jämkas när det anses skäligt, om det på den skadelidandes sida har förekommit medverkan till skadan eller

någon annan omständighet som inte hörde till den skadevällande handlingen också har bidragit till skadans uppkomst. Domstolen tar från fall till fall ställning både till om skadeståndsskyldigheten skall jämkas och till hur mycket det är befogat att sätta ner skadeståndsskyldigheten. Bestämmelsen motsvarar 6 kap. 1 § skadeståndslagen.

Jämkning av järnvägsföretagets skadeståndsskyldighet till följd av medverkan hos den skadelidande kan komma i fråga bl.a. när en av orsakerna till skadan har varit att den skadelidande har gjort sig skyldig till en uppsåtlig eller oaktsam handling eller försummelse. Oaktsam förpackning av gods som skadats under transport kan t.ex. leda till att järnvägsföretagets skadeståndsskyldighet jämkas, även om järnvägsföretaget inte på denna grund med stöd av 13 eller 14 § befrias från ansvar.

Skadeståndsskyldigheten kan också jämkas till följd av någon annan omständighet än en som har anslutit sig till den skadelidandes verksamhet. Dock torde det endast i mycket exceptionella fall vara möjligt att jämka järnvägsföretagets skadeståndsskyldighet på denna grund, för principen är att järnvägsföretaget svarar för skador som uppstått under transporten oberoende av vilken omständighet eller vilka omständigheter som skadan har berott på. För järnvägsföretagets avtalspart kan jämkning av skadeståndsskyldigheten däremot komma i fråga på denna grund t.ex. när uppkomsten av skada som förorsakats av felaktig lastning även har berott på andra omständigheter än oaktsam lastning av godset.

En grund för jämkning av skadeståndsskyldighet kan också vara den att den skadelidande inte har försökt begränsa skadan, fastän han skulle ha haft möjlighet därtill. Det är en allmän skadeståndsrättslig princip att var och en är skyldig att vidta åtgärder för att hindra eller begränsa skada som drabbar honom själv, annars kan han mista sin rätt till full ersättning. Personalen vid ett järnvägsföretag är t.ex. skyldig att vidta åtgärder för att begränsa en skada som förorsakas av resgods som företaget transporterar, även om avsändaren är skadeståndsskyldig enligt 7 § 2 mom. En passagerare eller avsändare av gods är på motsvarande sätt skyldig att i mån av möjlighet förebygga och begränsa skador för vilka ett järnvägsföretag ansvarar oberoende av eventuell oaktsamhet hos företaget.

Enligt en hänvisning i paragrafen kan den ersättningskyldighet som avsändaren av godset har enligt 7 § 2 mom. även jämkas med stöd av den allmänna jämkningsbestämmelsen i 2 kap. 1 § 2 mom. skadeståndslagen. Enligt sistnämnda bestämmelse kan ett skadestånd jämkas om skadeståndsskyldigheten prövas vara oskäligt betungande med hänsyn till parternas ekonomiska förhållanden och omständigheterna i övrigt.

I praktiken torde jämkning av skadeståndsskyldighet kunna komma i fråga t.ex. när en småföretagare till följd av ett smärre misstag som han har gjort vid lastningen av godset är skyldig att ersätta järnvägsföretaget för en avsevärd skada som har berott på den felaktiga lastningen. Om skadan har förorsakats uppsåtligt, jämkas skadeståndet i allmänhet inte.

9 §. *Lagens förhållande till vissa andra författningar.* Ett järnvägsföretags skyldighet att ersätta skada som har förorsakats av passagerare eller handresgods bestäms enligt lagen om ansvar i spårtrafik (113/1999). För tydlighetens skull nämns detta uttryckligen i 1 mom.

Enligt 2 mom. skall på transport av farliga ämnen dessutom tillämpas lagen om transport av farliga ämnen (719/1994). Lagen är en allmän lag, som tillämpas oberoende av med vilket transportmedel de farliga ämnena transporteras. I den förordning som utfärdats med stöd av lagen föreskrivs bl.a. under vilka förutsättningar farliga ämnen får transporteras såsom handresgods eller resgods. Ifrågavarande lag och med stöd av den utfärdade reglering på lägre nivå bestämmer också hur gods som innehåller farliga ämnen skall klassificeras, förpackas och märkas.

Ett förfarande som strider mot lagen om transport av farliga ämnen påverkar i och för sig inte den ersättningskyldighet som följer av järnvägstransportlagen. Förfarandet kan dock ha betydelse t.ex. vid bedömningen av hurudan oaktasamhet en felaktig märkning av en försändelse innehållande ett farligt ämne anses visa hos avsändaren av godset.

2 kap. Godstransport

10 §. *Mottagande av gods för transport.* Enligt paragrafen har gods tagits emot för transport när det har överlämnats till ett järnvägsföretag på ett sätt som avsändaren och järnvägsföretaget har kommit överens om. Om inget annat har avtalats, har godset

i allmänhet tagits emot för transport senast när det har övergått i järnvägsföretagets besittning.

Det kan vara problematiskt att fastställa exakt när godset har tagits emot för befördan, t.ex. om godset har lämnats i en container på en bangård som tillhör järnvägsföretaget utan att järnvägsföretaget har informerats om saken. Enligt allmänna avtalsrättsliga principer har det härvid särskild betydelse vad järnvägsföretaget och avsändaren av godset med beaktande av samtliga omständigheter kan anses ha avtalat om överlämnandet av godset.

Ett avtal om järnvägstransport av gods bekräftas i allmänhet med en fraktsedel. Avsikten är inte att ändra denna rådande praxis, fastän inga särskilda rättsverkningar enligt lagförslaget är förknippade med fraktsedeln. För tydlighetens skull föreskrivs i 2 mom. att såväl avsändaren som järnvägsföretaget har rätt att kräva att en fraktsedel skall sättas upp innan godset tas emot för transport. I praktiken sätts fraktsedeln i allmänhet upp i samband med att godset överlämnas till järnvägsföretaget. Fraktsedeln sätts i allmänhet upp enligt en mall som järnvägsföretaget har gjort och i den antecknas bl.a. bestämmelseorten, uppgifter om mottagaren och avsändaren, innehållet i försändelsen samt dess vikt. I fraktsedeln kan också göras anteckningar om godsets skick, såsom en anteckning enligt 7 § 3 mom. om att godset varit i bristfälligt skick redan när det togs emot för transport.

I lagen ställs inga formkrav på en fraktsedel, varför det t.ex. saknar betydelse huruvida fraktsedeln har satts upp på papper eller elektroniskt. Av orsaker som är förknippade med järnvägsföretagets datasystem kan ett järnvägsföretag dock inte godkänna vilket dokument som helst som fraktsedel, varför fraktsedeln, om en sådan används, alltid måste vara godkänd av järnvägsföretaget.

11 §. *Rätten att förfoga över godset under transporten.* Gods som har överlämnats till ett järnvägsföretag för transport levereras i allmänhet på bestämmelseorten på det sätt som avtalats i transportavtalet. I undantagsfall kan dock avsändaren eller mottagaren ha motiverad orsak att ensidigt ge order om att transportavtalet skall justeras. I allmänhet beror behovet att ge en sådan order på att ett prestationshinder har inträffat i en affär gällande godset. Enligt bestämmelserna i köplagen (355/1987) har säljaren under vissa för-

utsättningar rätt att hindra att en vara som överlämnats för transport lämnas ut i köparens besittning. Ett företag som är part i ett transportavtal är i allmänhet inte medveten om det köpeavtal som finns i bakgrunden till transportavtalet och har inte heller förutsättningar att bedöma om avsändaren har rätt att återropa sin rätt att enligt köplagen stoppa godset. För järnvägsföretaget är det därför viktigt att lagen tydligt reglerar hur rätten att föfoga över godset får utövas.

Enligt 1 mom. är ett järnvägsföretag skyldigt att iakttä två olika slag av bestämmelser gällande det gods som transporteras. Transport av godset kan på order avbrytas, vilket i praktiken innebär att godset lämnas på en i order individualiserad trafikplats eller nästa trafikplats efter att ordern mottogs. Eftersom ett järnvägsföretag inte har någon skyldighet att transportera gods, får order inte innebära att godset skall transporteras längre än till den bestämmelseort som anges i transportavtalet. Trots detta kan järnvägsföretaget naturligtvis gå med på att transportavtalet även under transport får ändras på detta sätt.

Järnvägsföretaget kan också under transport förpliktas att lämna ut godset till en annan mottagare än den som tidigare har angetts. Om t.ex. ett prestationshinder inträffar, kan det ligga i avsändarens intresse att ge order om att godset på bestämmelseorten skall överlämnas till avsändarens egen representant i stället för till köparen.

Enligt momentet är det avsändaren som under transport har rätt att föfoga över godset. När köparen av godset är mottagare, kan det ligga i hans intresse att föfoga över godset under transport, t.ex. när köpeskillingen för det gods som överlämnats till transport i sin helhet är betald. Om säljaren-avsändaren i en sådan situation utnyttjar sin rätt att enligt momentet föfoga över godset till skada för mottagaren, gör han sig naturligtvis skyldig till brott mot köpeavtalet och är skyldig att ersätta den skada som han förorsakar köparen-mottagaren. Eftersom järnvägsföretaget och avsändaren fritt kan komma överens om vem som skall ha rätt att föfoga över godset, kan parterna försöka undvika ett sådant eventuellt avtalsbrott genom att på förhand i köpeavtalet ta in villkor om att säljaren är skyldig att överföra rätten att föfoga över godset till köparen från den tidpunkt när godset tags emot för transport.

Järnvägsföretaget är skyldigt att iakttä or-

der som givits av avsändaren eller någon annan som har rätt att föfoga över godset tills godset har överlämnats i mottagarens besittning. På denna punkt motsvarar bestämmelsen 61 § köplagen. T.ex. frågan om när godset skall anses ha blivit överlämnat i mottagarens besittning skall avgöras enligt den tolkningspraxis som utformats kring ifrågavarande bestämmelse i köplagen.

Enligt 2 mom. är den som har använt sig av sin rätt att föfoga över godset skyldig att ersätta kostnader och eventuell skada som förorsakats järnvägsföretaget för att det har följt de nämnda ordena. Eftersom järnvägsföretaget inte enligt paragrafen är skyldigt att med anledning av en ensidig order förlänga transport, torde iakttagandet av ordern endast i undtagsfall kunna medföra tilläggs-kostnader som överstiger de normala transportkostnaderna. Att skada förorsakas torde också vara exceptionellt. För att rätten att föfoga över godset skall vara effektiv, är det dock motiverat med uttryckliga bestämmelser om järnvägsföretagets rätt att få ersättning för de tilläggskostnader som det förorsakas.

I 3 mom. bestäms om de grunder på vilka ett järnvägsföretag kan vägra följa en order. Ett järnvägsföretag har rätt att vägra följa en order om företaget skulle förorsakas skada om ordern följdes. Vägran är också möjlig om iakttagandet av ordern skulle förorsaka skada för avsändaren eller mottagaren av någon annan godsförsändelse än den som ordern gäller. Dessutom har järnvägsföretaget rätt att vägra följa en order som skulle leda till att försändelsen delas, dvs. t.ex. en order enligt vilken en del av försändelsen skall överlämnas till en och en annan del av den till en annan mottagare.

Enligt 2 mom. har ett järnvägsföretag rätt till ersättning för skada som har förorsakats företaget för att det har följt en order, varför järnvägsföretaget i ett enskilt fall kan göra den bedömningen att det är skäligt att iakttä en order trots den skada som den förorsakar och trygga företagets ställning t.ex. genom att meddela att företaget följer ordern på det villkoret att en säkerhet ställs som täcker skadan. Detsamma gäller en situation i vilken iakttagande av ordern skulle medföra delning av försändelsen.

Om järnvägsföretaget vägrar följa en order, skall det genast informera den som givit ordern. Detta har betydelse särskilt av den anledningen att avsändaren i stället för att

utnyttja sin rätt att hålla inne godset kan vidta andra åtgärder för tryggande av den fordran som avsändaren har på mottagaren.

12 §. *Utlämnande av gods.* Enligt 1 mom. skall järnvägsföretaget lämna ut godset till mottagaren på bestämmelseorten mot kvitto och betalning av järnvägsföretagets fordringar, om inte något annat har avtalats. Parterna kan alltså komma överens såväl om var godset skall lämnas ut som om de förutsättningar under vilka godset lämnas ut. Godset anses alltid ha blivit utlämnat på behörigt sätt och järnvägsföretagets ansvar ha upphört, om godset på yrkande av en myndighet har lämnats ut t.ex. till tull- och utsökningmyndigheterna i stället för till mottagaren.

Mottagarens namn finns i allmänhet antecknat i fraktsedeln eller i andra transportdokument. Enligt den rättspraxis som finns om utlämning av gods skall ett järnvägsföretag vid behov kontrollera identiteten hos den person som yrkar att få godset utlämnat till sig, för att på detta sätt försäkra sig om att personen i fråga har rätt att ta emot varan. Högsta domstolen ansåg i sitt avgörande att Statsjärnvägarna var ansvarig för den skada som hade förorsakats av avsändaren genom att godset hade lämnats ut till en person som uppträtt såsom representant för det bolag som hade antecknats såsom mottagare, men vars identitet hade förblivit okänd (HD 1994:577). Högsta domstolen har också i ett avgörande som gällde transport på väg, ålagt fraktföraren en omfattande undersökningsplikt (HD 1993:118).

Enligt momentet är järnvägsföretaget skyldigt att hålla kvar godset i sin bestittning tills de fordringar som baserar sig på transportavtalet har blivit betalda. Järnvägsföretaget får inte utnyttja sin rätt att hålla inne godset för säkrande av andra fordringar som företaget eventuellt har hos samma kund.

Enligt 2 mom. har mottagaren rätt att vägra ta emot godset om järnvägsföretaget inte utför en granskning som mottagaren kräver för att en skada som har drabbat godset skall kunna konstateras. Rätten att vägra ta emot godset kvarstår fastän transportkostnaderna skulle ha betalats till järnvägsföretaget i förskott. Om skadan kan konstateras utvändigt, är mottagaren enligt 33 § i lagförslaget skyldig att omedelbart göra en reklamation om saken till järnvägsföretaget. I dessa fall ligger det såväl i järnvägsföretagets som mottagarens intresse att också järnvägsföretaget granskar godset och försäkras sig om att det

är skadat på det sätt som mottagaren påstår. Med tanke på den fortsatta utredningen av saken är det skäl att göra en anteckning i transportdokumenten om att godset har granskats samt vad som har observerats vid granskningen.

Med granskning av godset avses i bestämmelsen en granskning som utförs av en person i järnvägsföretagets tjänst. Om mottagaren kräver att en utomstående godsgranskare skall användas, svarar han för de kostnader som granskningen förorsakar.

13 §. *Ansvar för gods.* Enligt 1 mom. är järnvägsföretaget oberoende av om oaktsamhet ligger det till last eller inte ansvarigt för skada som har vållats i samband med gods-transport. Ansvaret täcker såväl skada som förorsakas av dröjsmål med godsets utlämnande som skada som förorsakas av att godset helt eller delvis går förlorat eller skadas. I lagförslaget används på samma sätt som i CIV- och CIM-reglerna den definitionen att godset delvis går förlorat, fastän man i flera andra sammanhang kallar samma fenomen för minskning av godset. I sak innebär bägge uttrycken att den mängd gods som överlämnades för transport har minskat under transport.

Järnvägsföretagets ansvar börjar när godset enligt 10 § har tagits emot för transport. För att ansvaret skall inträda förutsätts alltså att godset överlämnas till järnvägsföretaget, även om överenskommelsen om transport av godset har gjorts före överlämnandet. Järnvägsföretagets ansvar för godset upphör när godset enligt 12 § har överlämnats till mottagaren.

I 2 mom. och 14 § bestäms om de grunder på vilka järnvägsföretaget befrias från det ansvar som företaget har enligt 1 mom. Vid tolkningen av de föreslagna befrielsegrunderna kan befrielsegrunder som gäller andra transportslag beaktas i den utsträckning som dessa i sak motsvarar bestämmelserna i förslaget.

I 2 mom. anges de grunder på vilka järnvägsföretaget kan befrias från det ansvar som företaget har enligt 1 mom. Befrielse från ansvar förutsätter att järnvägsföretaget visar att skadan har förorsakats av den omständighet som företaget åberopar.

Enligt 1 punkten kan järnvägsföretaget befrias från ansvar om företaget visar att skadan har förorsakats av avsändarens eller mottagarens fel eller försummelse. Att järnvägsföretaget inte är skadeståndsskyldigt för

skada som den som framställer skadeståndsanspråket själv har vållat genom egen oaktsamhet följer redan av allmänna skadeståndsrättsliga principer. Med stöd av denna punkt i paragrafen kan järnvägsföretaget dock åberopa fel eller försummelse hos avsändaren eller mottagaren, oberoende av vem som framställer skadeståndsanspråket. Med stöd av punkten befrias ett järnvägsföretag i allmänhet från ansvar t.ex. genom att visa att avsändaren har skrivit helt fel adress på fraktsedeln, varför godset har sänts till fel bestämmelseort och försenats.

Enligt 2 punkten befrias järnvägsföretaget från ansvar om företaget visar att skadan har förorsakats av avsändarens eller mottagarens order. I punkten avses främst order enligt 11 §, som kan ges under transport. Om godset t.ex. har försenats efter att avsändaren har givit order om att transport skall avbrytas, kan järnvägsföretaget undgå ansvar mot mottagaren eller någon annan som har rätt till godset genom att visa att förseningen berodde på avbrottet i transport. Befrielse från ansvar förutsätter inte att järnvägsföretaget visar att den som gav ordern hade förfarit oaktsamt. Däremot är det klart att järnvägsföretaget inte befrias från ansvar om ordern har föranletts av fel eller försummelse hos järnvägsföretaget. För tydlighetens skull föreslås att detta uttryckligen skall nämnas i bestämmelsen.

Enligt 3 punkten befrias järnvägsföretaget från ansvar om det visar att skadan har förorsakats av godsets bristfälliga beskaffenhet. Med brist hos godset avses en beskaffenhet hos godset som gör det svagare än vad sådant gods i allmänhet är. Det kan t.ex. vara frågan om ett fel i gjutningen av godset eller om en spricka, vilket gör att godset går helt sönder under transport, fastän denna har utförts med vederbörlig omsorg. Järnvägsföretaget kan också befrias från ansvar genom att åberopa ett fel i godset, om det t.ex. kan visa att en livsmedelsförsändelse har varit förskämd redan när den togs emot för transport. Har däremot det skadade godset varit av sådan beskaffenhet att det lätt skadas, utan att dock vara av sämre kvalitet än annat likadant gods, är det inte frågan om ett fel som avses i denna punkt.

Enligt 4 punkten befrias järnvägsföretaget från ansvar om företaget visar att skadan har förorsakats av en omständighet som järnvägsföretaget inte hade kunnat undvika och vars följder det inte hade kunnat förebygga.

Bestämmelsen motsvarar befrielsegrunden i 28 § 1 mom. lagen om vägbefordringsavtal.

Ett järnvägsföretag kan befrias från ansvar t.ex. genom att visa att skadan har förorsakats av en snöstorm som varit helt exceptionell till sin styrka. Även ett mot järnvägsföretaget riktat sabotage, såsom att banan skadats genom sprängning, kan i ett enskilt fall befria järnvägsföretaget från ansvar. Befrielsegrunden begränsar sig dock inte enbart till sådana omständigheter med karaktär av övermäktigt hinder.

När det inte är frågan om en händelse med tydlig karaktär av övermäktigt hinder, gäller det att bedöma vilka möjligheter järnvägsföretaget hade haft att undvika den omständighet som förorsakade skadan och förhindra följderna av den. Bestämmelsen ställer mycket stränga krav på den beredskap som järnvägsföretaget skall ha med tanke på risker som kan vara förknippade med gods-transport. Med stöd av den föreslagna bestämmelsen blir det t.ex. mycket svårt för ett järnvägsföretag att befrias från ansvar för skada som har förorsakats av att gods som lämnats för transport har blivit stulet. Ett järnvägsföretag kan nämligen inte befrias från ansvar t.ex. genom att åberopa den omständigheten att det skulle bli mycket dyrt för företaget att effektivt förhindra stölder. Befrielse från ansvar på någon annan grund än ett övermäktigt hinder torde kunna komma i fråga främst när det utgående från en totalbedömning av fallet visar sig, att det inte bara ekonomiskt utan också annars från järnvägsföretagets synpunkt skulle vara helt oskäligt att förutsätta att järnvägsföretaget skulle ha vidtagit de åtgärder som skulle ha behövts för att förhindra uppkomsten av skadan.

14 §. *Ansvar för särskilda risker.* Enligt 1 mom. behöver järnvägsföretaget inte visa att skadan i ett bestämt enskilt fall har berott på en eller flera omständigheter som berättigar till ansvarsbefrielse, utan det räcker att järnvägsföretaget kan visa att skadan kan ha berott på en sådan omständighet. Järnvägsföretagets bevisskyldighet är alltså mindre enligt denna paragraf än enligt 13 §, som för ansvarsbefrielse förutsätter fullt bevis om ett kausalsamband mellan befrielsegrunden och skadan.

I lagförslaget används enligt modernt språkbruk även i den finskspråkiga texten uttrycket särskild risk i stället för uttrycket särskild fara, som används bl.a. i den finsk-

språkiga texten i 29 § lagen om vägbefordringsavtal. I bägge bestämmelserna avses dock samma sak. Bestämmelserna i konventionerna på området och de nationella bestämmelserna, såsom de principer som har utformats vid tolkningen av 29 § lagen om vägbefordringsavtal, har därför betydelse även för tolkningen av denna bestämmelse i järnvägstransportlagen.

För att befrias från ansvar skall järnvägsföretaget naturligtvis visa att en eller flera särskilda risker föreligger, eftersom beviskyldigheten är mindre endast när det gäller kausalsambandet mellan särskild risk och skada. Dessutom förutsätts det att den skada som skadeståndsanspråket grundar sig på har kunnat förorsakas av den särskild risk som järnvägsföretaget har visat föreligga. Järnvägsföretaget kan åberopa en särskild risk som det har visat föreligga även när skadan vid sidan av den påvisade risken kan antas ha förorsakats av en eller flera olika orsaker.

Genom att komma med motbevis kan den som framställer ersättningsanspråk kullkasta presumptionen om att skadan har förorsakats av en särskild risk. Genom motbevis kan han visa att den särskilda risk som järnvägsföretaget åberopar inte kan ha förorsakat olyckan. I allmänhet torde det dock vara lättare att visa att skadan har förorsakats av någon annan orsak än den som järnvägsföretaget påstår har gjort det. Om det kan visas att skadan delvis har berott på något annat än den särskilda risk som järnvägsföretaget åberopar, befrias företaget endast delvis från ansvar.

I 2 mom. uppräknas de särskilda risker beträffande vilka järnvägsföretaget enligt 1 mom. har en mindre beviskyldighet.

Enligt 1 punkten i momentet är godsets utsatthet för risk att gå förlorat eller skadas i samband med transport en sådan särskild risk som minskar järnvägsföretagets beviskyldighet. Snabb avdunstning eller exceptionell skörhet är exempel på sådan särskild beskaffenhet hos godset som avses i bestämmelsen. Även levande djur är särskilt utsatta för att gå förlorade eller skadas på det sätt som avses i punkten.

För att punkten skall bli tillämplig, är det av väsentlig betydelse att samtliga föremål eller ämnen av ifrågavarande typ är av samma särskilda beskaffenhet som det förlorade eller skadade godset varit. Om godset varit av sämre kvalitet än vanligt gods av den arten normalt är, kan det vara frågan om en

sådan bristfällighet i godset som avses i 13 § 2 mom. 3 punkten, men inte om att godset vore särskilt utsatt för att gå förlorat eller skadas.

I 2 punkten finns bestämmelser om särskilda risker som är förknippade med bristfällig förpackning av sådant gods som till följd av sin beskaffenhet är särskilt utsatt för fara att gå förlorat eller skadas. Även gods som helt oförpackat lämnats för transport kan vara bristfälligt förpackat på det sätt som avses i bestämmelsen. Godset kan vara utsatt för att gå förlorat eller skadas på det sätt som avses i denna punkt även om det inte enligt 1 punkten skulle kunna betraktas såsom gods som är särskilt utsatt för att gå förlorat eller skadas.

Med järnväg transporteras många olika slag av gods, varför inga allmänna krav kan ställas i fråga om korrekt förpackning av gods. Många arter av gods förpackas inte alls. Den belastning som transport med järnväg normalt medför förutsätter dock att godset på något sätt täcks över eller förpackas. Om förpackningen varit bristfällig eller inte kan främst bedömas genom att man jämför den omsorg som har iakttagits vid förpackningen av det skadade godset och förpackningens kvalitet med hur gods av denna typ i allmänhet skäligen kan förutsättas vara förpackat för en överenskommen järnvägstransport.

Enligt 7 § 2 mom. kan avsändaren vara skyldig att ersätta järnvägsföretaget för den skada som detta har förorsakats av att godset varit bristfälligt förpackat.

I 3 punkten finns bestämmelser om särskilda risker som är förknippade med lastning och lossning av gods. Punkten gäller inte bara avsändarens och mottagarens egen verksamhet, utan också åtgärder som personer som arbetar för deras räkning vidtar, oberoende av om de är anställda av avsändaren eller mottagaren eller är självständiga företagare. Enligt denna punkt är järnvägsföretagets beviskyldighet mindre t.ex. när företaget kan visa att avsändaren har skött lastningen och att den skada som uppstått är en typisk lastningsskada. Om avsändaren har utfört lastningen på ett felaktigt sätt och detta har förorsakat järnvägsföretaget skada, bestäms avsändarens ersättningsansvar i förhållande till järnvägsföretaget enligt 7 § 2 mom.

Enligt 4 punkten är järnvägsföretagets beviskyldighet mindre om företaget visar att

godset med stöd av en överenskommelse med avsändaren har transporterats i öppen vagn. Att godset transporteras i en slutet kommunikationsmedel, såsom i en container, betraktas inte såsom sådan transport i öppen vagn som avses i bestämmelsen. Till skillnad från vad som gäller enligt lagen om vägbefordringsavtal tillämpas bestämmelsen oberoende av om godset under transport skyddas av presenning.

Avsändaren av godset kan förutsättas förstå att gods som transporteras i öppen vagn är mera utsatt för att gå förlorat eller skadas än försändelser som transporteras i slutna godsvagn eller container. Sedan avsändaren har kommit överens om transport, kan han, om han så önskar, täcka den särskilda risk som är förknippad med sådan transport genom att ta en försäkring för ändamålet. Om godset transporteras i öppen vagn trots att avsändaren och järnvägsföretaget har avtalat om transport i slutna vagn, kan järnvägsföretaget inte åberopa den föreslagna befrielsegrunden. Det gäller att från fall till fall ta ställning till huruvida avsändaren utan uttryckligt samtycke kan anses ha samtyckt till befördan av godset i öppen vagn, t.ex. därför att en sådan praxis tidigare har iakttagits mellan järnvägsföretaget och avsändaren eller därför att avsändaren inte har motsatt sig transport i öppen vagn, sedan han fått kännedom om det innan transporten inletts.

Järnvägsföretaget och dess avtalspart kan komma överens om att godset under transport skall åtföljas av en ledsagare. Ledsagare används numera bl.a. när transport gäller egendom som tillhör försvarsmakten samt vid vissa fall av specialtransport. Med stöd av momentets 5 punkt kan järnvägsföretaget befrias från ansvar om det visar att skadan kan ha förorsakats av en sådan risk som ledsagaren hade till uppgift att skydda godset för. Huruvida transport har utförts helt utan ledsagare eller den ledsagare som avtalsenligt följt med under transport har försummat sin skyldighet att skydda godset saknar i detta sammanhang betydelse.

I 3 mom. finns bestämmelser om järnvägsföretagets bevisskyldighet när ersättningsanspråket grundar sig på att gods som har transporterats i en öppen vagn har minskat exceptionellt mycket eller att ett helt kolli har förkommit under transport i öppen vagn. I så fall måste järnvägsföretaget för att befrias från ansvar visa att minskningen har förorsakats av den särskilda risk som är för-

knippad med att godset avtalsenligt transporteras i öppen vagn. Enbart bevisning att denna risk kan ha varit orsaken till att godset delvis har gått förlorat räcker inte för att järnvägsföretaget skall befrias från ansvar. En större bevisskyldighet är motiverad bl.a. av den orsaken att en skada av denna typ enligt allmän livserfarenhet vanligtvis beror på stöld och att skador som förorsakats av stöld i allmänhet omfattas av det ansvar som järnvägsföretaget har oberoende av eventuell oaktsamhet hos företaget. Bestämmelsen begränsar inte järnvägsföretagets rätt att för ansvarsbefrielse åberopa de övriga särskilda riskerna i 2 mom., såsom bristfällig förpackning av gods som är utsatt för att gå förlorat.

15 §. *Förlorat gods.* Enligt 1 mom. betraktas gods under vissa förutsättningar som förlorat om utlämningen av godset har förseknats. Bevis om att godset faktiskt har gått förlorat förutsätts inte. Järnvägsföretaget kan inte heller vägra betrakta godset som förlorat genom att visa att det inte har gått förlorat, utan t.ex. finns tillgängligt någon annanstans än på bestämmelseorten.

Godset anses förlorat om det inte har lämnats ut inom 14 dagar efter utgången av den överenskomna tiden. Om ingen särskild tidpunkt när godset skall lämnas ut har avtalats, anses godset ha gått förlorat 28 dagar efter att det enligt 10 § togs em t för transport. De föreslagna tiderna motsvarar dem som tillämpas vid inrikes transport enligt 31 § lagen om vägbefordringsavtal. Hur tiderna räknas anges i 34 §.

För att den som har fått ersättning för förlorat gods skall kunna ta ställning till om han vill göra anspråk på sin rätt till gods som senare kommit till rätta, föreskrivs i 2 mom. att järnvägsföretaget skall vara skyldigt att underrätta ersättningstagaren om att godset har kommit till rätta. En sådan under rättelse får järnvägsföretaget underlåta att göra endast om ersättningstagaren vid mottagandet av ersättningen skriftligen har samtyckt till att han inte behöver underrättas.

Järnvägsföretaget skall betala ersättning för det förlorade godset omedelbart efter att godset har blivit betraktat som förlorat. Om godset kommer till rätta innan ersättningen har betalats ut, är järnvägsföretaget naturligtvis skyldigt att underrätta den som har rätt till godset om detta, även om så inte uttryckligen föreskrivs i bestämmelsen. Den som har rätt till godset kan då välja mellan

godset och ersättningen.

I 3 *mom.* föreskrivs under vilka förutsättningar en person som redan har fått ersättning för förlorat gods kan få godset utlämnat till sig.

För det första skall ett yrkande om att godset skall lämnas ut till honom göras inom 30 dagar från den dag när järnvägsföretaget har sänt sin underrättelse enligt 2 *mom.* om att godset har återfunnits. Efter som tiden räknas från dagen när underrättelsen avsändes, är järnvägsföretaget inte efter utgången av denna tid skyldigt att lämna ut godset till den som fått ersättning ens i den händelse att underrättelsen inte har kommit fram. Det ligger i ersättningstagarens intresse att se till att han givit järnvägsföretaget riktiga uppgifter om hur han kan kontaktas. Om den sista dagen av den bestämda tiden infaller på en hel- eller högtidsdag, kan ersättningstagaren med stöd av 34 § ännu vardagen därpå framställa sitt yrkande att få godset utlämnat.

Den som yrkar att få återfunnet gods utlämnat till sig skall också till järnvägsföretaget återbetala den ersättning som redan har betalats till honom för förlusten av godset. Från det belopp som återbetalas får ersättningstagaren enligt 4 *mom.* dra av den dröjsmålsersättning som skall betalas enligt 18 §. Dessutom förutsätter utlämnande av godset till den som redan fått ersättning för förlorat gods att den som får godset utlämnat till sig omedelbart betalar de fordringar som järnvägsföretaget har med stöd av transportavtalet.

Enligt 5 *mom.* har järnvägsföretaget rätt till gods som gått förlorat, om det inte enligt 2 *mom.* är skyldigt att lämna en underrättelse om att godset har återfunnits eller om den som fått ersättning inte inom den tid som föreskrivs i 3 *mom.* 1 *mom.* har yrkat att få godset utlämnat till sig. Den omständigheten att rätten att bestämma över godset övergår till järnvägsföretaget inverkar inte på den rätt som tredje man eventuellt kan ha till godset. Om t.ex. ett föremål som har transporterats såsom gods har sålts med ägarförbehåll, påverkar den omständigheten att godset har övergått till järnvägsföretaget inte de rättigheter som säljaren har med stöd av sitt ägarförbehåll.

16 §. *Ersättning för förlust av gods.* I paragrafen bestäms om beloppet av den ersättning som skall betalas för förlorat gods. Enligt 1 *mom.* räknas ersättningen enligt det

gångse värde som godset hade när det lämnades för transport. Om ett börs- eller marknadsvärde kan bestämmas för godset, räknas det gångse värdet därefter. I annat fall räknas värdet enligt det värde som gods av samma typ och art som det gods som tagits emot för transport vanligtvis kan bedömas ha under motsvarande förhållanden. Järnvägsföretagets ansvar för gods som har gått förlorat är dock begränsat till 25 euro per kilogram av det förlorade godsets bruttovikt.

Järnvägsföretaget är inte med stöd av denna bestämmelse skyldig att ersätta t.ex. en förlust som den som har rätt till godset har förorsakats genom att han på bestämmelseorten kunde ha sålt det förlorade godset till ett pris som överstiger det gångse värdet. A andra sidan skall den ersättning som järnvägsföretaget betalar basera sig på det gångse värdet för godset vid den tidpunkt när detta togs emot för transport, även om detta gångse värdet under transport har minskat avsevärt av någon annan orsak än den som förorsakade skadan.

Enligt 2 *mom.* skall järnvägsföretaget också återbetala fraktavgifter och ersätta andra utgifter som transport av godset har förorsakat.

För tydlighetens skull föreskrivs i 3 *mom.* att när endast en del av godset har gått förlorat, begränsar sig järnvägsföretagets ersättningsskyldighet till en ersättning som motsvarar den förlorade mängden.

17 §. *Ersättning för skada på gods.* Om gods skadas, skall järnvägsföretaget betala en ersättning som motsvarar minskningen av godsets värde. Den värdeminskning som skall ersättas utgörs av skillnaden mellan det gångse värdet på oskadat och skadat gods. Det gångse värdet bestäms på samma sätt som vid beräkning av ersättning för förlorat gods.

Bestämmelsen avviker från de allmänna principerna för ersättning av sakskada, enligt vilka ersättningen skall täcka kostnaderna för reparation av saken och andra omkostnader till följd av skadan, samt värdeminskning.

När det gäller det högsta beloppet för ersättningen, hänvisas i paragrafen till bestämmelsen om ersättning för förlorat gods i 16 § 1 *mom.*, vilket innebär att järnvägsföretagets ansvar för skadat gods begränsas till 25 euro per kilogram. Dessutom skall järnvägsföretaget återbetala transportavgifter och ersätta andra utgifter som transport av god-

set har förorsakat, i den proportion som skadan på godset förorsakat minskning av godsets värde. Om alltså gods som väger tio kilogram och ursprungligen varit värt 100 euro efter skadan är värt 80 euro, skall järnvägsföretaget betala 20 euro i ersättning för värdeminskningen samt dessutom återbetala 20 procent av de erlagda transportavgifterna och andra utgifter som transport av godset har förorsakat.

Om en del av godset är skadat och en del lämnas ut oskadat, begränsar sig järnvägsföretagets ansvar till det belopp som det med stöd av 16 § 1 mom. skulle ha varit skyldigt att betala om den skadade delen hade gått förlorad. I en gods försändelse kan t.ex. ingå fyra apparater, som är värda tusen euro och var och en väger tio kilogram. Om endast en av apparaterna är skadad, uppgår järnvägsföretagets maximiansvar till 250 euro. Om tre apparater skadas, är järnvägsföretaget på motsvarande sätt skyldigt att betala högst 750 euro i ersättning.

18 §. *Ersättning för dröjsmål med utlämnande av gods.* Enligt 1 mom. skall järnvägsföretaget ersätta skada som har förorsakats av dröjsmål med utlämning av gods. Skadan ersätts dock högst med ett belopp som motsvarar fyra gånger transportavgiftens värde. Med transportavgift avses endast den avgift som järnvägsföretaget bär upp för transport av godset och inte andra utgifter eller omkostnader i anslutning till transport.

Dröjsmål med utlämning av gods föreligger om godset enligt 12 § utlämnas till mottagaren senare än vad som överenskommits. Frågan vilken utlämningstidpunkt som har avtalats avgörs enligt allmänna principer för tolkning av avtal. Om inte annat visas, torde man i allmänhet kunna förmoda att järnvägsföretagets avtalspart har förutsatt att transport utförs inom den tid som en omsorgsfull fraktförare skäligen behöver för transport.

I 2 mom. bestäms om järnvägsföretagets ersättningsskyldighet när fördröjt gods har gått förlorat eller när det enligt 15 § anses ha gått förlorat. Härvid betalas inte alls ersättning för dröjsmål med utlämningen av godset, utan ersättningens storlek bestäms enbart enligt 16 §, som gäller ersättning för förlorat gods. Om en del av gods försändelsen har gått förlorat och en del utlämnas försenat, bestäms det belopp till vilket järnvägsföretaget är skyldigt att ersätta skadan på motsvarande sätt enligt två olika bestämmelser.

Om gods som utlämnats försenat visar sig vara skadat eller om en del av godset har gått förlorat, skall järnvägsföretaget enligt 3 mom. betala ersättning såväl för att godset har skadats eller delvis gått förlorat som för dröjsmål med utlämnandet av godset. Det högsta möjliga ersättningsbelopp som företaget är skyldigt att betala är dock också i detta fall det belopp som bestäms i 16 §.

3 kap. Transport av passagerare och handbagage

19 §. *Transportskyldighet.* Enligt 1 mom. är ett järnvägsföretag skyldigt att transportera passagerare och deras handbagare. Ett järnvägsföretag kan med andra ord inte själv välja sina kunder eller vägra sälja en biljett till en passagerare eller transportera honom t.ex. av den anledningen att det är ekonomiskt olönsamt att köra tågturen därför att passagerarna är så få.

Ett sådant kontraheringstvång som föreslås i paragrafen har av hävd tillämpats vid järnvägstransport. En skyldighet av motsvarande typ föreskrivs också bl.a. i 4 § postlagen (907/1993) och 15 § telemarknadslagen (396/1997). Även om ett järnvägsföretag är skyldigt att ingå transportavtal, förutsätter uppkomsten av avtal naturligtvis att passageraren förbinder sig att följa järnvägsföretagets transportvillkor. Skäligheten av transportvillkor som gäller konsumenter bedöms och övervakas enligt konsumentskyddslagen.

Transportskyldigheten omfattar inte bara kontraheringstvång utan också skyldighet att utföra en avtalad transport. Fullgörandet av denna skyldighet förutsätter dock inte trafikerings enligt uppgiven tidtabell. Järnvägsföretaget gör sig inte skyldigt till brott mot transportskyldigheten t.ex. när den inställer en tågtur, om passagerarna inom en kort tid transporteras med nästa tur. Under de förutsättningar som föreskrivs i 21 § har passagerarna dock rätt till ersättning för den skada som dröjsmålet har medfört.

I 2 mom. bestäms vilka omständigheter som utesluter järnvägsföretagets transportskyldighet. Transportskyldighet föreligger för det första inte om transport hindras av en omständighet som järnvägsföretaget inte kan undvika och som det inte är skyldigt att avhjälpa. Järnvägsföretaget befrias också från transportskyldighet när ett tåg enligt tidtabellen skall gå, men tåget är fullt.

I dessa fall är järnvägsföretaget inte enligt bestämmelsen skyldigt att ordna ersättande transport för passagerarna. Klart är att järnvägsföretaget inte med stöd av denna paragraf är skyldig att transportera en passagerare som företaget med stöd av någon annan lag, såsom lagen om upprätthållande av ordning i kollektivtrafik (472/1977) får vägra ta med.

20 §. *Handbagage*. I paragrafen bestäms om passagerares rätt att avgiftsfritt ta med sig en skälig mängd handbagare på tåget. Handbagare som transporteras utan avgift skall till sin storlek, vikt och andra egenskaper vara sådant att det kan transporteras i ett persontåg utan att vålla de andra passagerarna eller tågpersonalen fara, skada eller onödig olägenhet. Järnvägsföretaget kan meddela närmare anvisningar om hurudant handbagare som avgiftsfritt kan transporteras i en tågagn. Konsumentombudsmannen övervakar från konsumentskyddssynpunkt skäligheten av de anvisningar som järnvägsföretaget meddelar.

För transport av handbagage kan järnvägsföretaget uppbära en tilläggsavgift eller förutsätta att handbagage transporteras såsom resgoods, om mängden handbagare som en passagerare har med sig inte kan anses skälig. För transport av djur kan järnvägsföretaget alltid med stöd av bestämmelsen uppbära avgift.

Järnvägsföretagets ansvar för skada som förorsakats handbagage bestäms enligt lagen om ansvar i spårtrafik, såsom konstateras i lagförslagets 9 § 1 mom. Transport av farliga ämnen såsom handbagage regleras i förordningen om transport av farliga ämnen på järnväg, i vars 4 § bestäms att farliga ämnen under vissa förutsättningar i små mängder får transporteras såsom handbagage. Passageraren är dock under de förutsättningar som bestäms i skadeståndslagen ansvarig för skada som har förorsakats av ett farligt ämne som har transporterats såsom handbagage, fastän transport har varit tillåten enligt lagstiftningen om transport av farliga ämnen.

21 §. *Försening av tågtur*. Enligt 1 mom. är ett järnvägsföretag ansvarigt för skada som en passagerare har förorsakats av att en tågtur varit försevad. Skadeståndsskyldighet föreligger dock inte om passageraren skäligen kan förväntas ha berett sig på förseingen. Bl.a. de omständigheter som nämns i bestämmelsen, transportens natur, väderleksförhållanden och den tid som behövs för

byte av transportmedel är typiska omständigheter som passageraren kan förutsättas ta hänsyn till när han tar ställning till om den tågförbindelse som han har för avsikt att använda sig av kommer att föra honom till målet inom planerad tid.

Med transportens natur avses i bestämmelsen bl.a. järnvägstransportens totala längd och de tågbyten som ingår i den. Väderleksförhållanden som påverkar tågens möjligheter att trafikera enligt tidtabellen är särskilt vintervädret, såsom exceptionellt sträng köld eller tätt snöfall. Om den som planerar en tågresor t.ex. genom massmedierna får kännedom om att svåra väderleksförhållanden råder längs den rutt som han har planerat att ta, kan det förutsättas att han skall vara beredd på att tågturen kan vara försevad.

Den tid som behövs för byte av transportmedel nämns i bestämmelsen som en omständighet som skall beaktas bl.a. därför att den i praktiken viktigaste gruppen skador som beror på försevad tågturer utgörs av utgifter som uppstått till följd av att en passagerare har missat en flygförbindelse eller annan anslutningsförbindelse. Bestämmelsen innebär att en passagerare alltid förutsätts reservera tillräckligt med tid t.ex. för att förflytta sig från en järnvägsstation till en flygstation. Om det är frågan om en anslutningsförbindelse som finns angiven i järnvägsföretagets tidtabell, kan passageraren dock i allmänhet lita på att den tid som skäligen behövs för byte av transportmedel har beaktats vid uppgörandet av tidtabellen. Att en passagerare missar en anslutningsförbindelse därför att tåget har varit några tiotal minuter försevad är i allmänhet inte en sådan skada som ersätts med stöd av bestämmelsen.

Såsom andra omständigheter som ansluter sig till transport kan betraktas t.ex. en järnvägsolycka som förhindrar normal järnvägstrafik och som tågpassageraren har fått kännedom om i så god tid innan han steg ombord på tåget att han skäligen kan förutsättas ordna annan transport åt sig. Likaså kan en passagerare som är medveten om banarbetena på ett banavsnitt i allmänhet förutsättas vara förberedd på att tågturerna på detta avsnitt försevas betydligt oftare än normalt och att försevingarna är längre än sedvanliga försevingar. Var däremot passageraren när han steg på tåget inte medveten om olyckan eller banarbetena, måste den skada som en avsevärd försening av en tågtur har vållat

ersättas enligt denna bestämmelse, om inte järnvägsföretaget med stöd av 2 mom. befrias från ansvar.

Av allmänna skadeståndsrättsliga principer följer att en passagerare inte kan få ersättning för en skada som han själv har vållat. Eftersom skadeståndet kan jämkas på den grunden att den skadelidande har medverkat till skadan, kan passagerarens beteende ha betydelse såväl med tanke på uppkomsten av ersättningsansvar som det belopp med vilket järnvägsföretaget blir skyldigt att ersätta skadan. Om passageraren t.ex. inte har meddelat järnvägsföretagets personal att han till följd av förseningen missar sin anslutningsförbindelse, kan järnvägsföretagets skadeståndsskyldighet jämkas om skadan kunde ha undvikats om tåget med avvikelse från den uppgivna tidtabellen hade stannat på en trafikplats i närheten av en flygstation. A andra sidan måste järnvägsföretaget försöka informera passagerarna om förseningen av tågturen och uppmana de passagerare som till följd av förseningen kan missa sin anslutningsförbindelse att anmäla sig hos personalen.

De närmare förutsättningarna för skadeståndsansvar bestäms enligt allmänna skadeståndsrättsliga principer. Därför skall passageraren bl.a. visa att han har förorsakat skada genom att ett tåg inte har anlänt till sin bestämmelsetrafikplats vid den tidpunkt som fanns angiven i tidtabellen. Att förseningen t.ex. leder till att resan blir mindre bekväm än vad den annars skulle ha varit är däremot inte en skada som ersätts. Dessutom kan det för uppkomsten av ersättningsansvar vara av betydelse huruvida järnvägsföretaget skäligen kan ha förutsett den skada som passageraren drabbades av.

Enligt bestämmelsen har passageraren rätt att få ersättning t.ex. för de tilläggskostnader som han har haft för ordnande av en ersättande anslutningsförbindelse, om förseningen har medfört att han har missat den anslutning som han haft för avsikt att använda sig av. Om en anslutningsförbindelse finns tillgänglig först dagen efter att den försenade tågturen anländer till bestämmelseorten, skall järnvägsföretaget dessutom i allmänhet betala passageraren en ersättning som täcker skäligen inkvarterings- och matkostnader. Även lön eller inkomst av näringsverksamhet som passageraren kan ha gått miste om till följd av förseningen kan järnvägsföretaget bli skyldigt att ersätta enligt allmänna

principer om kontraktuellt skadeståndsansvar. Ersättningsbeloppet är dock aldrig högre än 5 000 euro per passagerare. Om järnvägsföretaget har förorsakat skadan uppsåtligt eller av grov oaktsamhet, får företaget enligt 5 § dock inte begränsa sin skadeståndsskyldighet.

En försening kan bero på att ett tåg som enligt tidtabellen har lämnat avgångstrafikplatsen senare under resan blir försenat, men också på att en tågtur som uppgivits i tidtabellen ställs in eller att tåget inte stannar på en trafikplats som angivits i tidtabellen. En person som har haft för avsikt att stiga på tåget på ifrågavarande trafikplats har i så fall enligt 2 mom. under de förutsättningar som anges i 1 mom. rätt till ersättning för den skada som förseningen har förorsakat, om han visar att han inväntat tåget på trafikplatsen vid den tidpunkt som angivits i tidtabellen.

Enligt 3 mom. kan järnvägsföretaget befrias från ansvar enligt 1 och 2 mom. om företaget visar att det har vidtagit alla de åtgärder som skäligen kan krävas för att förhindra skadan. En omständighet som medför ansvarsbefrielse kan t.ex. vara en naturkatastrof som står utanför järnvägsföretagets påverkningsmöjligheter eller ett påbud av en myndighet, som i det enskilda fallet hindrar utförande av järnvägstransport på överenskommet sätt. Järnvägsföretaget kan också befrias från ansvar om det visar att förseningen har berott på ett sådant fel i banan eller bananordningarna som järnvägsföretaget inte skäligen kan förutsättas ha förväntat sig. Ett fel i transportmaterielen befriar däremot inte järnvägsföretaget från ansvar. Ett järnvägsföretag är skyldigt att hålla sitt transportmateriel i ett sådant skick att företaget under alla förutsebara omständigheter kan fullgöra sina skyldigheter enligt avtalet.

I vissa fall kan ett järnvägsföretag befrias från ansvar genom att åberopa bestämmelsen, om användning av banavsnittet har förhindrats av en järnvägsolycka eller annan oväntad händelse, även om händelsen skulle ligga utanför järnvägsföretagets påverkningsmöjligheter. Den föreslagna befrielsegrunden kan anses motiverad särskilt därför att järnvägstransporter kan utföras endast på det fasta bannätet. Planeringen av bannätet utgår från tanken att tågturen skall trafikera enligt tidtabellen. Om trafikeringen förhindras på ett banavsnitt, kan det bli omöjligt för flera andra tågturen att trafikera enligt tida-

bellen. Fastän järnvägsföretaget annars vore ansvarigt för den skada till följd av dröjsmål som en passagerare på en tågtur har drabbats av därför att tåget varit inblandat i en järnvägsolycka, kan trafikeringsproblem som beror på bannätets natur befria företaget för ansvar för skada som passageraren förorsakas genom att olyckan medför försening av tågturen. Passageraren kan få kännedom om att den normala järnvägstrafiken har hindrats i så god tid innan han stiger på tåget att han lätt kan undvika en försening genom att anlita något annat trafikmedel. I så fall är det möjligt att järnvägsföretaget inte enligt 1 och 2 mom. är ansvarigt för skadan och att det därför inte har behov att åberopa någon befrielsegrund.

Järnvägsföretaget befrias inte från ansvar genom att åberopa ett sådant hinder som avses i bestämmelsen, om det inte i enlighet med sina tillbudsstående möjligheter har försökt utföra transporten trots hindret. Företaget skall t.ex. omedelbart när ett hinder har inträffat i samarbete med den myndighet som svarar för banhållningen vidta åtgärder för omorganisering av järnvägstrafiken på ifrågavarande banavsnitt samt utan dröjsmål ordna ersättande kommunikationer för passagerarna, så att skador kan undvikas. Järnvägsföretaget kan förutsättas fullgöra sina skyldigheter enligt avtalet även om detta sedan omständigheterna har förändrats blir dyrare än vad man trodde när avtalet inicks.

4 kap. Transport av resgods

22 §. *Resgods.* Med resgods avses enligt paragrafen gods som järnvägsföretaget i samband med transport av passagerare har tagit emot för transport och över vilket företaget har utfärdat ett särskilt resgodsbevis. Bestämmelserna om resgods tillämpas fastän det gods som inskrivits såsom resgods skulle transporteras med ett annat tåg än passageraren, om transport av resgodset trots detta ansluter sig till passagerartransport. Typiskt resgods är cyklar och skidor som mot intyg har lämnats i konduktörsvagnen samt personbilar som transporteras i en biltransportvagn, när den person som överlämnat godset för transport reser med samma tåg som godset.

När ett järnvägsföretag med stöd av 20 § bär upp avgift för ett levande djur som följer med som handbagage till en passagerare, ger

företaget i allmänhet passageraren ett kvitto på beloppet. Ett kvitto som på detta sätt givits såsom bevis på erlagd avgift, är dock i allmänhet inte ett sådant resgodsbevis som avses i denna paragraf. På djur som befinner sig i samma vagn som passageraren och för vilka inte har givits något resgodsbevis tillämpas alltså alltid bestämmelserna om handbagare.

Ett resgodsbevis har avgörande betydelse för huruvida det gods som transporteras av ett järnvägsföretag skall betraktas såsom handbagare eller såsom resgods. Om resgodsbevis inte har givits för godset, skall det betraktas som handbagage, även om det med konduktörens tillstånd transporteras i konduktörsvagnen.

Indelningen av gods som ett järnvägsföretag transporterar i å ena sidan handbagage och å andra sidan resgods har betydelse för järnvägsföretagets ersättningsansvar. Om skadan har drabbat handbagage, bestäms ersättningen enligt lagen om ansvar i spårtrafik, om den har drabbat resgods skall ersättningen bestämmas enligt järnvägstransportlagen. För järnvägsföretagets skadeståndssansvar är den viktigaste skillnaden, att ansvaret enligt lagen om ansvar i spårtrafik inte är begränsat till något bestämt penningbelopp. I praktiken ersätts skada på handbagage enligt nämnda lag dock endast när skadan har uppstått i samband med en järnvägsolycka.

23 §. *Utlämnande av resgods.* Enligt 1 mom. skall järnvägsföretaget lämna ut resgods mot resgodsbevis och betalning av de fordringar som järnvägsföretaget har enligt transportavtalet, om inte något annat har överenskommit. Det är möjligt att t.ex. komma överens om att godset lämnas ut senare eller att transportavgiften betalas först efter att godset har lämnats ut.

Ett järnvägsföretag har rätt att vägra lämna ut resgods och hålla inne det tills det har fått betalt för de fordringar som företaget har enligt transportavtalet. Rätten att hålla inne godset gäller enbart de fordringar som transport av uttryckligen detta resgods har förorsakat och järnvägsföretaget har följaktligen inte rätt att hålla inne resgodset till säkerhet för betalningen av andra fordringar som företaget har av samma person.

Enligt momentet får järnvägsföretaget inte lämna ut resgods om det finns grundad anledning att misstänka att den som företer resgodsbeviset inte har rätt att få resgodset i

sin besittning. Om järnvägsföretaget inte har någon orsak att betvivla att den som företer resgodsetsbeviset har rätt till resgodset, kan det lämna ut resgodset mot resgodsetsbeviset utan att kontrollera identiteten hos den person som begär att få godset utlämnat till sig. Kontroll av identiteten är dock motiverad om det finns ens en liten anledning att betvivla personens rätt att få godset. Enligt bestämmelsen kan järnvägsföretaget tillfälligt vägra lämna ut resgodset för att utreda huruvida den som begär att få det har rätt att få det utlämnat till sig, t.ex. när det föreligger en anmälan om att det resgodsetsbevis som företes har gått förlorat.

Enligt 2 mom. har den som innehar ett resgodsetsbevis, men som inte har fått det utlämnat till sig, rätt att få tidpunkten när han begärde att få godset utlämnat antecknad i resgodsetsbeviset. Tidpunkten när en sådan begäran framställs inverkar t.ex. på frågan huruvida försenat resgodset skall betraktas såsom förlorat enligt 25 §. Att fordra en anteckning i resgodsetsbeviset kan ligga i dens intresse som innehar beviset även i det fallet att han yrkar ersättning av järnvägsföretaget för brott mot skyldigheten att enligt paragrafen utlämna godset.

I 3 mom. finns bestämmelser om utlämning av resgodset när resgodsetsbevis inte företes. I så fall får järnvägsföretaget lämna ut resgodset till den som kommer för att hämta det endast om företaget är övertygat om att den som yrkar att få godset utlämnat till sig har rätt att få godset i sin besittning. Om järnvägsföretaget anser att den som begär att få godset utlämnat till sig sannolikt har denna rätt, kan företaget lämna ut resgodset och enligt egen prövning kräva att säkerhet ställs. Genom att kräva säkerhet kan järnvägsföretaget trygga sin ställning, om det senare framgår att resgodset har lämnats ut till fel person och företaget förpliktas att ersätta den skada som förorsakats.

24 §. *Ansvar för resgodset.* Enligt den hänvisning som ingår i paragrafen bestäms järnvägsföretagets ansvar för resgodset enligt de bestämmelser som gäller företagets ansvar för gods. Ansvaret inleds när resgodset tas emot för transport eller när järnvägsföretaget tar resgodset i sin besittning och ger ett resgodsetsbevis över det. Järnvägsföretagets ansvar upphör när godset lämnas ut, dvs. när järnvägsföretaget enligt 23 § lämnar ut resgodset.

Med stöd av denna hänvisning tillämpas

samtliga i 13 § 2 mom. föreskrivna befrielsegrunder också på resgodset. Med avsändare och mottagare avses i 1 och 2 punkten för resgodsets vidkommande naturligtvis passageraren som lämnar resgodset för transport och tar emot det på bestämmelseorten. Bestämmelsen i momentets 2 punkt torde inte som befrielsegrund ha samma betydelse som vid godstransport. I lagförslaget finns inte bestämmelser om hur order om resgodset får ges, varför sådana order i praktiken får ges endast av den som lämnar resgodset till järnvägsföretaget, vilket nästan utan undantag är samma person som den som också tar emot godset på bestämmelseorten. Om den skadelidandes egna order har förorsakat skadan, befrias järnvägsföretaget från ansvar enligt 13 § 2 mom. 1 punkten.

I paragrafen hänvisas också till 14 §, som gäller särskilda risker och den mindre beviskyldighet som är förknippad med dessa. När det gäller transport av resgodset, är sådana särskilda risker som avses i 14 § 2 mom. dock endast resgodsets särskilda utsatthet för att gå förlorat eller skadas, såsom avses i 1 punkten, samt bristfällig förpackning av gods som är utsatt för fara att gå förlorat eller skadas, såsom avses i 2 punkten. När sedvanliga bruksföremål transporterats såsom resgodset är de i allmänhet korrekt förpackade om de har överlämnats för transport inlagda i en hel resväska. När det gäller glasvaror och andra sköra föremål kan naturligtvis omsorgsfullare förpackning förutsättas. A andra sidan förpackas cyklar eller motorcyklar vanligtvis inte när de skall transporteras någonstans.

25 §. *Förlust av resgodset.* Enligt 1 mom. anses resgodset ha gått förlorat om det inte har lämnats ut inom sju dagar efter att det begärdes utlämnat. Enligt 34 § beaktas härvid inte den dag när begäran om utlämning framställdes. Att den sjunde dagen kan infalla på en söndag eller helgdag saknar betydelse. Om begäran om utlämning av godset t.ex. har framställts på en lördag, är järnvägsföretaget skyldigt att leverera resgodset till den som har rätt till godset senast följande veckas lördag, även om den lördagen vore en helgdag och järnvägsföretagets verksamhetsställe skulle vara stängt.

När sjudagarstiden har gått ut, har den som har rätt till resgodset rätt att få ersättning för förlorat gods eller, om resgodset senare kommer till rätta, till resgodset och dröjsmålsersättning. Järnvägsföretaget är

däremot, om den som har rätt till resgodset så önskar, skyldig att betala ut ersättning för förlorat gods även i det fall att resgodset senare kommer till rätta.

Enligt 1 mom. skall järnvägsföretaget betala den som har rätt till resgodset ersättning för förlorat resgods omedelbart efter att sju dagarstiden har gått ut. När ersättningen har betalats, övergår rätten till resgodset på järnvägsföretaget.

Av hänvisningen i 2 mom. följer att be- träffande resgods som kommer till rätta efter att det har betraktats som förlorat på motsvarande sätt skall gälla vad som föreskrivs om gods i lagförslagets 15 § 2—5 mom. Ersättningsstagaren kan alltså kräva att resgods som har betraktats såsom förlorat men senare har kommit till rätta skall utlämnas till honom.

26 §. *Ersättning för förlust av resgods.* Enligt 1 mom. 1 punkten är ett järnvägsföretag skyldigt att betala den som har rätt till resgodset full ersättning för skada som den skadelidande visar att förlusten har vållat honom. I motsats till vad som enligt 16 § gäller för gods som har gått förlorat, skall järnvägsföretaget förutom att det skall ersätta det förlorade godset till dess gängse värde även ersätta annan skada som förlusten av resgodset visas ha förorsakat. I allmänhet begränsar sig dock den skada som ersätts även i fråga om resgods till en gottgörelse som motsvarar resgodsets gängse värde.

Enligt bestämmelsen uppgår järnvägsföretagets ansvar för varje kolli som gått förlorat till högst 1 700 euro per kolli. I praktiken torde denna ansvarsgräns inte ha någon större betydelse för den som har rätt till resgodset, eftersom risken för att värdefullt resgods går förlorat i allmänhet täcks med försäkring. Enligt 5 § tillämpas ansvarsgränsen inte om järnvägsföretaget har vållat förlusten uppsåtligt eller av grov oaktsamhet.

I 2 punkten finns bestämmelser om hur stor ersättningen är när den som har rätt till resgodset inte vill eller kan visa vilken skada förlusten har förorsakat honom. I så fall begränsar sig järnvägsföretagets ansvar till 170 euro per kolli. Dessutom skall järnvägsföretaget enligt 3 punkten alltid återbetala den transportavgift som har betalats för resgodset och andra utgifter som transport av det förlorade resgodset har förorsakat.

I 2 mom. finns bestämmelser om ersättningsbeloppet för resgods som endast delvis har gått förlorat. En partiell förlust av res-

gods föreligger t.ex. när en väska som har skrivits in som resgods har öppnats under transport och någon har tagit saker ur den. Om den som har rätt till resgodset visar till vilket belopp skadan uppgår, är järnvägsföretaget skyldigt att ersätta skadan högst till det belopp som föreskrivs i 1 mom. 1 punkten.

Enligt 3 mom. skall förlust av ett i 3 § trafikförsäkringslagen avsett motorfordon eller en farkost ersättas med ett belopp som motsvarar det förlorade fordonets eller den förlorade farkostens gängse värde, dock med högst 10 000 euro. Den skadelidande har alltså inte rätt till ersättning för annan skada som förlusten eventuellt har medfört, även om han skulle visa att sådan har förorsakats.

Med motorfordon förstås i trafikförsäkringslagen maskindrivna fordon eller arbetsmaskiner som är avsedda för färd på marken och inte löper på skenor. Ett sådant fordon är bl.a. en person- eller terrängbil, en motorcykel samt ett motordrivet fordon som drar en fordonskombination. Även fortskaffningsmedel som är konstruerade så att de rör sig endast då de är kopplade till sådana fordon eller arbetsmaskiner är enligt 3 § trafikförsäkringslagen motorfordon. Ett fortskaffningsmedel som är konstruerat för att kopplas till ett motordrivet fortskaffningsmedel är t.ex. en släp- eller husvagn samt en för vägtransport av farkoster avsedd trailer. Med farkost avses enligt 3 § sjötrafiklagen (463/1996) färdmedel och anordningar som har kontakt med vattnet och som är avsedda för färd på vatten, såsom båtar.

Den ansvarsbegränsning som föreslås i bestämmelsen är i praktiken avsevärd, eftersom åtminstone det gängse värdet på ett motorfordon ofta kan överskrida det högsta ersättningsbelopp som föreslås. Typiskt för förlusten av ett motorfordon är också att den medför andra skador, t.ex. utgifter för hyra av en annan bil. Förlusten av ett värdefullt motorfordon eller skador på ett sådant fordon kan dock täckas antingen med en frivillig bilförsäkring som även ersätter skador som uppstått vid transport på järnväg eller med en särskild transportförsäkring.

Vid transport av fordonskombinationer gäller ansvarsgränsen, 10 000 euro, separat varje fortskaffningsmedel eller fordon. Om t.ex. en båt transporteras på en trailer som är kopplad till en personbil och hela kombinationen går förlorad under järnvägstransporten, är järnvägsföretaget skyldigt att beta-

la högst 10 000 euro i ersättning inte bara för personbilen, utan också för både trailern och båten. Järnvägsföretagets skadeståndsskyldighet är i detta fall högst 30 000 euro.

I momentet bestäms dessutom särskilt om järnvägsföretagets ersättningsskyldighet när ersättning yrkas för förlust av resgods som under transport har förvarats i ett motorfordon eller en farkost eller på dess tak. Enligt förslaget skall ansvarsgränsen härvid vara 1 700 euro, oberoende av värdet på det resgods som har gått förlorat eller antalet kollin som har gått förlorade. Det är motiverat att en särskild ansvarsgräns föreskrivs, eftersom gods som har lämnats inne i ett fordon eller ett fortskaffningsmedel eller på dess tak inte skrivs in separat såsom resgods och järnvägsföretaget följaktligen inte har några möjligheter att ta reda på vilket gods som har gått förlorat. En passagerare kan undvika tillämpning av ansvarsgränsen genom att ta värdefullt gods med sig in i tågvargen eller genom att låta skriva in det såsom resgods.

Det är järnvägsföretagets skyldighet att informera passagerarna om de ansvarsgränser som tillämpas vid transport. Konsumentombudsmannen övervakar att denna informationsplikt fullgörs på behörigt sätt.

27 §. *Ersättning för skada på resgods.* Om en person som är berättigad till resgodset visar att resgodset har skadats under transporten, skall järnvägsföretaget betala honom en ersättning som motsvarar minskningen av resgodsets värde. Maximiersättningen enligt 26 § 1 mom. 1 punkten, som begränsar järnvägsföretagets ersättningsskyldighet för gods som gått förlorat, gäller dock även ersättning för att gods skadats. Om ersättning yrkas på den grunden att ett motorfordon eller en farkost har gått förlorat, begränsar sig järnvägsföretagets ersättningsskyldighet dock enligt 26 § 3 mom. till 10 000 euro. När det gäller gods som har lämnats inne i ett motorfordon eller en farkost eller på dess tak, tillämpas på motsvarande sätt bestämmelsen i 26 § 3 mom., enligt vilket ersättningen blir högst 1 700 euro.

Den ersättningsskyldighet som järnvägsföretaget har enligt denna bestämmelse är mera begränsad än företagets ersättningsskyldighet för gods som har gått förlorat, ty den rätt som en person som har rätt till skadat resgods har till ersättning för skadan begränsar sig till den värdeminskning som resgodset har undergått. Han har inte heller rätt att få de utgifter som han har betalt för

transporten återbetalade till sig, även om resgodset lämnas ut i skadat skick.

28 §. *Ersättning för dröjsmål med utlämnande av resgods.* I paragrafen finns bestämmelser om ett järnvägsföretags ersättningsskyldighet vid dröjsmål med utlämnande av resgods. Den som har rätt till resgodset har anledning att förvänta sig att resgodset lämnas ut till honom när han inom en skälig tid efter den ankomsttid som uppgivits för tåget begär att få resgodset. En sedvanlig väntan som beror på att resgodset skall lossas innebär inte att utlämningen vore försenad på det sätt som avses i paragrafen. Däremot är det frågan om dröjsmål om resgodset inte kan lämnas ut när det begärs utlämnat t.ex. därför att det har lastats av tågvargen på fel trafikplats, eller därför att resgodset har transporterats med en annan tågtur än passageraren och den tågtur som använts för transport av resgodset anländer försenad till bestämelsetrafikplatsen. Dröjsmålskada som järnvägsföretaget kan bli skyldigt att ersätta kan t.ex. vara den skada som en passagerare förorsakas av att han måste göra en ny resa till bestämelsetrafikplatsen för att avhämta resgodset.

Enligt den huvudregel som kommer till uttryck i 1 mom. 1 punkten skall den skada som dröjsmålet med utlämnandet av resgodset bevisligen har förorsakat i sin helhet ersättas av järnvägsföretaget. På samma sätt som för andra ersättningar har dock en högsta gräns satts även för denna ersättning och gränsen föreslås vara 170 euro per varje kolla som utlämnas försenat.

Om den som har rätt till resgodset visar att det har förekommit dröjsmål med utlämningen av resgodset, men inte visar vilken skada som dröjsmålet har förorsakat, skall järnvägsföretaget enligt 2 punkten ersätta den skada som dröjsmålet har förorsakat med 17 euro per kolla för varje 24 timmars period räknat från begäran om utlämnande av resgodset. Om järnvägsföretaget alltså inte lämnar ut resgodset till den som enligt 23 § begär att få det eller med ifrågasvarande person kommer överens om att resgodset skall lämnas ut senare och inte heller har en i denna paragraf angiven grund att vägra lämna ut resgodset, skall järnvägsföretaget i ersättning betala 17 euro per kolla, även om resgodset lämnas ut snart efter att begäran har framställts. Den högsta möjliga ersättning som enligt punkten kan betalas är dock 136 euro, vilket är det högsta belopp till

vilket en dröjsmålsersättning kan uppgå innan resgodset enligt 25 § anses ha gått förlorat. Järnvägsföretaget är inte skyldigt att betala en högre dröjsmålsersättning än 136 euro ens i det fallet att gods som har betraktats som förlorat senare återfinns och lämnas ut mera än sju dagar försenat.

Den som har rätt till resgods som har gått förlorat, kan enligt 2 mom. endast få ersättning för förlust av resgods enligt 26 §. Om han beslutar utnyttja sin rätt enligt 25 § 2 mom. till resgods som senare återfunnits, har han även sedan ersättning för förlust av gods utbetalts endast rätt till dröjsmålsersättning. Enligt 15 § 3 mom. skall i så fall ett belopp som motsvarar dröjsmålsersättningen dras av från det belopp som han skall återbetala av den ersättning som betalats såsom ersättning för förlust av gods.

Bestämmelsen i 2 mom. gäller inte när en del av resgodset går förlorat och den andra delen lämnas ut efter dröjsmål. I så fall skall järnvägsföretaget för den del som gått förlorat betala ersättning enligt 26 § och för den del som lämnas ut efter dröjsmål betala ersättning enligt denna paragraf.

Om resgodset har blivit skadat, har den som har rätt till resgodset enligt 3 mom. såväl rätt till ersättning för skada på resgods enligt 27 § som rätt till ersättning för dröjsmål enligt denna paragraf. Även i detta fall är järnvägsföretagets ersättningsskyldighet dock högst den som föreskrivs i 26 § 1 mom. I punkten, dvs. högst 1 700 euro per kolli.

5 kap. Särskilda bestämmelser

29 §. *Undersökningsrätt.* I paragrafen bestäms om järnvägsföretagets rätt att under transport undersöka föremålet för transport, ifall den som har rätt till resgodset inte påträffas eller inte samtycker till att godset undersöks. Enligt 1 mom. får handbagage, resgods och gods i så fall undersökas endast om det föreligger grundad anledning att misstänka att det förorsakar fara för människors hälsa, för miljön eller för egendom. Frågan vad som skall betraktas såsom grundad anledning enligt bestämmelsen måste avgöras från fall till fall. En undersökning av godset är i allmänhet motiverad t.ex. när man av lukten på godset kan sluta sig till att det innehåller farliga ämnen som inte motsvarar märkningen av godset eller när man

kan se att explosiva ämnen transporteras såsom handbagage. En handväska eller motsvarande handbagage som en passagerare bär på sig får undersökas endast med samtycke av passageraren, eftersom det i praktiken kan vara svårt att göra skillnad mellan egentligt handbagage och ett föremål som skall betraktas såsom klädesplagg, och bestämmelsen inte ger järnvägsföretaget rätt att i någon som helst situation undersöka kläder som bärs av en passagerare. Om passageraren inte överlämnar det misstänkta handbagaget för undersökning, kan järnvägsföretaget med stöd av 30 § 2 mom. avlägsna passageraren från tåget.

I 2 mom. bestäms vilka personer som har rätt att göra en undersökning som avses i 1 mom. Enligt förslaget får undersökningen utföras av en polis eller någon annan med stöd av lag därtill berättigad tjänsteman samt dessutom en person som inrikesministeriet med stöd av 8 § polislagen (493/1995) har givit särskilda polisbefogenheter att göra undersökningar. I praktiken har tågkonduktörerna på ansökan av VR Aktiebolaget beviljats särskilda polisbefogenheter. I framtiden kan det vara ändamålsenligt att ansöka om polisbefogenheter också åt dem som övervakar godstransporter och svarar för deras säkerhet. Tågpersonal som inte har beviljats särskilda polisbefogenheter har inte rätt att göra undersökningar. T.ex. lokföraren på ett godståg eller t.o.m. en passagerare på ett persontåg kan dock under vissa förutsättningar ha en med 30 § jämförbar rätt att vidta omedelbara åtgärder för att avvärja fara.

I 3 mom. finns bestämmelser om vilket förfarande som skall iakttagas vid undersökning. Enligt momentet skall undersökningen utföras i närvaro av ett vittne och ett protokoll skall sättas upp om hur undersökningen har förlöpt. Det är skäl att i protokollet anteckna bl.a. den grund på vilken undersökningen har utförts, hur den har utförts, vem som har varit närvarande vid undersökningen samt skada som eventuellt har förorsakats godset eller dess emballage i samband med undersökningen. Syftet med bestämmelsen om att ett vittne skall vara närvarande och att den som utför undersökningen är skyldig att sätta upp ett protokoll är att man vill förvissa sig om att förutsättningarna för att göra en sådan undersökning effektivt kan övervakas även efter att den har utförts.

30 §. *Åtgärder för att avvärja fara.* I para-

grafen finns bestämmelser om de åtgärder som kan vidtas om det handbagage, gods eller resgods som transporteras visar sig farligt. Enligt 1 mom. får åtgärder alltid vidtas endast under förutsättning att godset förorsakar fara för människors hälsa, för miljön eller för egendom. Gods som misstänks vara farligt skall först undersökas på det sätt som föreskrivs i 29 § för att man skall kunna förvissa sig om att det verkligen förorsakar fara. Om godset visar sig farligt, skall järnvägsföretaget försöka förhandla om saken med den som har rätt till godset. Under transport kan dock uppstå sådana farliga situationer att åtgärder omedelbart måste vidtas för att avvärja eller begränsa skadan. Om det t.ex. observeras att ett kולי som innehåller ett farligt ämne läcker, ligger en begränsning av skadan både i järnvägsföretagets och passagerarnas samt dens intresse som har rätt till godset. Järnvägsföretaget är också enligt allmänna skadeståndsrättsliga principer skyldigt att försöka begränsa skadan. I praktiken hanteras farliga situationer i anslutning till järnvägstransport i allmänhet av kommunens räddningstjänst, eftersom järnvägsföretagets egna resurser att avvärja eller begränsa skadan är ringa.

Arten av de åtgärder som är tillåtna i syfte att avvärja fara beror naturligtvis på farans karaktär. Den primära åtgärden är att avlägsna det farliga godset från tåget utan att annars på något sätt befatta sig med det. Godset kan oskadliggöras eller förstöras endast om faran inte kan avvärjas genom att godset avlägsnas. Oskadliggörande eller förstörande blir aktuellt t.ex. om faran observeras medan tåget är i rörelse och åtgärder måste vidtas utan uppskov.

Om man har lyckats avvärja faran genom att avlägsna det farliga godset från tåget, överlämnas godset på vanligt sätt enligt 12 eller 23 § till den som har rätt till det, mot att han betalar de tilläggsutgifter som avvärjandet av faran eventuellt har medfört. Om mottagaren inte går med på att ta emot godset eller förblir okänd, är järnvägsföretaget skyldigt att se till att godset inte förorsakar skada. För avvärjande av skada kan godset när situationen så kräver oskadliggöras eller förstöras även efter att det har avlägsnats från tåget. Järnvägsföretaget skall meddela den myndighet som utövar tillsyn över järnvägstransporter av farliga ämnen, dvs. i allmänhet banförvaltningscentralen, var godset finns och av vilken art det är.

I 2 mom. finns bestämmelser om vilka åtgärder som skall vidtas om en passagerare inte går med på att överlämna sitt handbagage för undersökning, fastän det finns grundad anledning att misstänka att handbagaget förorsakar fara för människors hälsa, för miljön eller för egendom. I så fall får passageraren för avvärjande av den misstänkta faran avlägsnas från tåget. Om järnvägsföretagets personals rätt att anlita maktmedel för avvärjande av en passagerare från tåget bestäms i lagen om upprätthållande av ordning i kollektivtrafik. Om risksituationen kan betraktas såsom nödläge eller excess i nödvärn enligt strafflagen, får var och en utan hot om straff tillgripa de maktmedel som är nödvändiga för avvärjande av omedelbar fara. En sådan risksituation är det i allmänhet frågan om t.ex. när en passagerare hotar de andra passagerarna eller tågpersonalen med vapen.

31 §. *Rätt att sälja gods som inte har avhämtats.* I egenskap av näringsidkare har järnvägsföretaget rätt att sälja gods och resgods som inte har avhämtats såsom bestäms i lagen om näringsidkares rätt att sälja saker som inte har avhämtats (688/1988). Enligt sin ordalydelse gäller lagen endast gods som näringsidkaren har tagit emot för att utföra arbete på det eller förvara det. Genom denna hänvisning föreslås att förfarandet skall utsträckas till att även omfatta gods som har överlämnats för transport av ett järnvägsföretag. Gods som inte har avhämtats inom tre månader efter att den som har rätt till godset har informerats om försäljningshotet, skall därför enligt förslaget i regel få säljas av järnvägsföretaget.

32 §. *Ansvar vid genomgångstransport.* Bestämmelsen gäller fördelningen av ersättningsansvaret mellan två järnvägsföretag vid genomgångstransport av gods, dvs. när två eller flere järnvägsföretag har utfört en del av en järnvägstransport som grundar sig på samma transportavtal.

Enligt 1 mom. är järnvägsföretag som har deltagit i transport solidariskt ansvariga för en skada som har förorsakats under transporten. Den skadelidande kan med andra ord yrka att få hela ersättningen av vilket som helst av de järnvägsföretag som har deltagit i transporten. Enbart en överenskommelse om transport medför dock inte solidariskt skadeståndsansvar för järnvägsföretagen, utan i bestämmelsen förutsätts att ett järnvägsföretag för att bli ansvarigt skall ha ut-

fört transport åtminstone på en del av den transportsträcka som enligt överenskommelsen skulle skötas av detta företag. Om transporten t.ex. avbryts innan den sista transportsträckan har anträtts, är det järnvägsföretag som skulle utföra transporten på denna sträcka inte solidariskt ansvarig för skadan.

I 2 mom. föreskrivs att det järnvägsföretag som har betalt ut ersättningen har regressrätt mot det järnvägsföretag som har förorsakat skadan. Regressrätten får utövas om det kan visas att ett eller flera järnvägsföretag uppsåtligt eller av oaktsamhet har förorsakat skadan. I annat fall bestäms regressrätten för det järnvägsföretag som har betalt ut ersättningen enligt 3 mom.

Om det kan visas att två eller flera järnvägsföretag har förorsakat skadan, bestäms det inbördes ansvaret mellan dessa företag enligt 6 kap. 3 § skadeståndslagen, dvs. skadeståndsskyldigheten fördelas mellan företagen enligt vad som prövas skäligt med hänsyn till den större eller mindre skuld som ligger envar skadeståndsskyldig till last, den fördel skadefallet medfört och övriga omständigheter.

Om det inte kan klarläggas vilket järnvägsföretag som har förorsakat skadan, fördelas ersättningsskyldigheten enligt 3 mom. mellan järnvägsföretagen på basis av den andel av transporten vart och ett företag har utfört. Om ett järnvägsföretag t.ex. har transporterat godset endast på en 15 kilometer lång sträcka av en genomgångstransport som sammanlagt har varit t.ex. 300 kilometer lång, är företaget endast skyldigt att ersätta fem procent av det totala skadeståndsbeloppet. Om järnvägsföretaget visar att skadan inte har uppstått på den sträcka som företaget har transporterat godset, befrias det helt från ansvar i förhållande till andra järnvägsföretag. I praktiken är det svårt att fullgöra en sådan bevisskyldighet. Ansvarsbefrielse är dock möjlig t.ex. när en godsfrändelse som förskämd har ankommit till bestämmelseorten har kontrollerats vid slutet av den första transportsträckan och då har konstaterats vara felfri.

I 4 mom. bestäms hur den andel av ersättningen som ett av järnvägsföretagen har underlåtit att betala skall fördelas mellan de övriga solidariskt ansvariga järnvägsföretagen. Den främsta orsaken till att ersättningsandelen kan förbi obetald är insolvens. Enligt denna bestämmelse fördelas också den andel av ersättningen som ett järnvägsfö-

tag enligt 3 mom. inte är skyldigt att betala därför att det inte har förorsakat skadan. Den obetalda andelen av ersättningen fördelas enligt 3 mom. Varje järnvägsföretag, med undantag av det som kan visa att det inte har förorsakat skadan, betalar en sådan del av ersättningsandelen som motsvarar dess transportsträcka.

33 §. *Reklamation.* Enligt 1 mom. skall den skadelidande göra en reklamation till järnvägsföretaget om att gods eller resgods har skadats eller delvis gått förlorat. Underlåtelse att reklamera medför förlust av talerätt. Reklamation förutsätts främst av den anledningen, att ett järnvägsföretag som samtidigt utför många olika transporter så snabbt som möjligt skall ha möjlighet att göra klart för sig vilket ansvar som ifrågasättande transporten eventuellt medför för företaget. När järnvägsföretaget mottar en reklamation, blir det nästan omedelbart efter avslutad transport medveten om det ersättningsanspråk som senare kommer att framställas, vilket är ägnat att underlätta utredningen av grunden för ersättningsanspråket såväl vid förhandlingar om förlikning i ärendet som vid en eventuell senare rättegång. Vid dröjsmål med utlämnande av gods eller förlust av en hel godsfrändelse behövs reklamation inte, eftersom dessa omständigheter kan antas komma till järnvägsföretagets kännedom även utan särskild reklamation senast när någon begär att få godset eller resgodset utlämnat och det konstateras att det inte har anlant till bestämmelseorten.

Reklamationen skall göras i samband med att godset eller resgodset tas emot, om det därvid utvändigt är möjligt att upptäcka skadan eller förlusten. I annat fall skall reklamationen göras inom tio dagar efter att godset eller resgodset togs emot. Hur fristen räknas bestäms i lagens 34 §.

Huruvida en skada på godset eller partiell förlust av gods skall anses vara sådan att den utvändigt kan konstateras avgörs från fall till fall. Av betydelse är härvid hur lätt en partiell förlust av gods eller skada på godset kan observeras genom granskning som inte förutsätter öppnande av förpackningen, men även vilken möjlighet mottagaren av godset eller resgodset har att undersöka godset när han tar emot det.

Med stöd av bestämmelsen skall t.ex. mottagaren av en maskindriven apparat för att bevara sin rätt att föra talan inom tio dagar från det att han tog emot apparaten förvissa

sig både om att denna till det yttre är oskadad och om att den fungerar normalt. Med stöd av detta lagförslag är järnvägsföretaget nämligen inte skyldigt att ersätta en skada som visar sig efter tiodagarstidens slut ens när skadan obestridligen skulle ha förorsakats under transporten, om inte annat följer av 2 mom. Därför är det viktigt att med järnvägsföretaget särskilt komma överens om en skäligen reklamations tid t.ex. för apparater vilkas montering tar längre än tio dagar i anspråk. Har en försäkring tagits för ifrågavarande godstransport, kan den skadelidande enligt försäkringsavtalet få ersättning även för skada som har visat sig efter reklamations tidens slut.

Enligt bestämmelsen har en konsument alltid rätt att göra en reklamation inom skäligen tid efter mottagandet av godset. En konsument känner i allmänhet inte till de korta reklamations tiderna vid transport på järnväg, varför tillämpning av dem i enskilda fall kan leda till oskäliga rättsförluster. Vad som är en skäligen tid bestäms enligt de principer som iakttas vid tillämpning av konsumentskyddslagen. Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 40 § lagen om vägbefordringsavtal.

.. Inget formkrav föreslås för reklamationen. Även en muntlig reklamation har verkan, men för att underlätta senare bevisföring ligger det i dens intresse som gör reklamationen att göra en anteckning om reklamationen i transportdokumentet eller, om reklamationen inte görs i samband med att godset tas emot, att sända en skriftlig reklamation till järnvägsföretaget. Även om det enligt bestämmelsen är mottagaren som är skyldig att reklamera, kan järnvägsföretaget även på eget initiativ i transportdokumentet göra en anteckning om att godset delvis har gått förlorat eller skadats. En sådan anteckning medför att den som yrkar ersättning bibehåller sin talerätt, även om ingen särskild reklamation görs.

Vid reklamationen behöver den som reklamerar inte komma med någon uppskattning av den observerade skadans storlek eller ens uppge huruvida ersättning yrkas för skadan. Det räcker att han meddelar att godset eller resgodset delvis har gått förlorat eller skadats. Exaktare uppgifter kan inte skäligen förutsättas med hänsyn till de korta reklamations tiderna.

34 §. *Beräkning av bestämd tid.* Vid beräkningen av de bestämda tider som anges i lagförslaget kan lagen om beräkning av

laga tid (150/1930) inte tillämpas, eftersom ifrågavarande lag endast gäller de tider som skall iakttas i myndighetskontakter. Eftersom lagförslaget innehåller bestämmelser om några korta bestämda tider, för vilkas vidkommande sättet att räkna tiden i praktiken kan ha stor betydelse, föreslås att en bestämmelse om detta tas in i lagen.

Enligt 1 mom. skall vid beräkningen av den bestämda tid som avses i 15, 25 och 33 § inte beaktas den dag från vilken den bestämda tiden räknas. Bestämmelsen motsvarar 2 § lagen om beräkning av laga tid och den praxis som även annars iakttas vid beräkning av bestämda tider. I bestämmelsen hänvisas inte till bestämmelsen om preskriptionstid i 35 §, utan avsikten är att vid beräkningen av de bestämda tiderna i anslutning till preskription skall iakttas de principer som har stabiliserat sig i fråga om beräkning av preskriptionstider.

I 5 § lagen om beräkning av laga tid bestäms, att om den sista dagen av en bestämd tid infaller på en helgdag, får fullgörandet ske första söckendagen därefter. I den föreslagna bestämmelsens 2 mom. finns motsvarande bestämmelse, som dock endast gäller de bestämda tider som 15 § 3 mom. 1 punkten och 33 § 1 mom. föreskriver för järnvägsföretagets avtalsparts åtgärder. Bestämmelsen i 15 § gäller den bestämda tid inom vilken den som har fått ersättning för förlust av gods skall yrka på att få godset sedan det efter utbetalningen av ersättningen har kommit till rätta och i § 1 mom. föreskrivs inom vilken tid en reklamation skall göras. Andra bestämda tider som föreskrivs i lagförslaget, såsom bestämda tider i fråga om dröjsmål med utlämning av gods eller förlust av resgods, går ut den sista dagen av den bestämda tiden, även om denna skulle falla en högtids- eller helgdag som avses i 2 mom.

35 §. *Preskriptionstid.* Enligt paragrafen preskriberas rätten till ersättning med stöd av denna lag i allmänhet inom ett år. Dock är preskriptionstiden tre år om anspråket grundar sig på att skadan har vållats uppsåtligt eller av grov oaktsamhet. Bestämmelsen motsvarar de preskriptionstider som enligt 41 § lagen om vägbefordringsavtal skall tillämpas på vägtransportavtal. Av 4 § följer att järnvägsföretaget kan åberopa den preskriptionstid som föreskrivs i paragrafen när ersättning kunde ha yrkats med stöd av denna lag, även om ersättning i det faktiska fal-

let yrkas på någon annan grund.

Preskriptionstiden kan avbrytas utan att talan behöver väckas i domstol. Rätten till ersättning bibehålls om ett behörigen individualiserat skriftligt ersättningsanspråk framställs inom den tid som föreskrivs för preskription. På denna punkt skiljer sig lagförslaget från lagen om vägbefordringsavtal, enligt vilken avbrytande av preskription förutsätter väckande av talan. Att ersättningsanspråket bestrids påverkar inte preskriptionstiden. När den särskilda preskriptionstid som föreskrivs i paragrafen har avbrutits, tillämpas den allmänna preskriptionstiden för preskription av fordringar.

Den tidpunkt från vilken den bestämda tiden börjar räknas är berorende av den grund på vilken ersättning yrkas. Om anspråket grundar sig på att gods eller resgods delvis har gått förlorat eller skadats eller dröjsmål har uppstått vid utlämnandet, skall enligt 1 punkten preskriptionstiden räknas från det att järnvägsföretaget lämnade ut godset eller resgodset. Om ersättning yrkas på den grunden att gods eller resgods har gått förlorat, börjar preskriptionstiden enligt 2 punkten löpa från det att godset i enlighet med 15 § eller resgodset i enlighet med 25 § anses ha gått förlorat. I detta sammanhang saknar det betydelse om förlusten i verkligheten har skett redan tidigare.

Om ersättning yrkas på någon annan grund än den som nämns i 1 eller 2 punkten, skall preskriptionstiden enligt 3 punkten räknas från det att tre månader har förflutit sedan godset eller resgodset togs emot för transport eller skyldigheten att transportera det försumrades. Andra grunder som avses i punkten är förutom ersättningsanspråk som grundar sig på försummelse av transportskyldighet t.ex. ersättningsanspråk som grundar sig på att en tågtur har försenats, transportavslut har uppburits till ett belopp som är högre än den riktiga eller på att järnvägsföretaget skall betala ut överskott, som har uppstått vid försäljning av gods. Även den bestämda tid som gäller järnvägsföretagets rätt att enligt 7 § får ersättning för skada som har förorsakats av en passagerare eller avsändare av gods börjar löpa när tre månader har förflutit sedan godset togs emot för transport.

36 §. *Behörig domstol.* I paragrafen bestäms om behörig domstol för handläggning av talan enligt denna lag. De grundläggande bestämmelserna om domstols behörighet

finns i 10 kap. rättegångsbalken, men bestämmelser om behörighet finns också i många speciallagar. En konsument kan t.ex. med stöd av konsumentskyddslagen väcka talan som grundar sig på ett konsumentavtal vid domstolen på sin hemort. Den föreslagna bestämmelsen, som motsvarar 42 § 2 mom. lagen om vägbefordringsavtal, påverkar inte tillämpningen av de bestämmelser om behörig domstol som finns i andra lagar.

Enligt den föreslagna bestämmelsen är behörig domstol tingsrätten på bestämmelseorten eller tingsrätten på den ort där godset eller resgodset togs emot för transport. En passagerare som inte har överlämnat resgods att transporteras av järnvägsföretaget kan inte med stöd av denna bestämmelse få talan prövad vid tingsrätten på den ort där han steg på tåget. Han kan dock i allmänhet i stället för att få talan prövad vid en domstol som är behörig enligt rättegångsbalken få sin talan prövad vid tingsrätten på bestämmelseorten eller med stöd av konsumentskyddslagen vid domstolen på sin hemort.

37 §. *Justering av ansvarets maximibelopp.* Med stöd av denna bestämmelse kan maximibeloppet för järnvägsföretagets ansvar vid behov justeras så att det motsvarar förändringen i penningvärdet. Bestämmelser om maximibelopp som avses i paragrafen finns i den föreslagna lagens 16 § 1 mom., 18 § 1 mom., 19 § 3 mom., 21 § 1 mom., 26 § 1 och 3 mom. samt 28 § 1 mom.

38 §. *Ikraftträdelse- och övergångsbestämmelser.* I 1 mom. föreslås en övergångsbestämmelse. I 2 mom. föreslås att förordningen om befordran på järnväg skall upphävas.

Enligt övergångsbestämmelsen i 3 mom. skall lagen endast tillämpas på avtal som har ingåtts efter ikraftträdandet.

1.2. Lagen om vägbefordringsavtal

2 §. *Avgränsning av tillämpningsområdet.* I den gällande paragrafens 2 mom. avgränsas tillämpningsområdet så, att lagen om vägbefordringsavtal inte tillämpas vare sig på sådan transport på väg på vilken CIM-reglerna tillämpas eller på någon som helst annan transport på väg som en järnväg har förbundit sig att utföra i Finland, även om transport inte skulle ansluta sig till transport på järnväg. Att tillämpningsområdet för lagen om vägbefordringsavtal avgränsades på

detta sätt motiverades med att det var ändamålsenligt att Statsjärnvägarnas hela transportverksamhet reglerades enhetligt genom förordningen om befordran på järnväg, oberoende av om transport i det enskilda fallet utfördes på järnväg eller väg.

I 2 mom. föreslås dessutom en hänvisning till järnvägstransportlagen. Detta innebär att lagen om vägbefordringsavtal inte skall tillämpas på transport på en sådan vägsträcka som utgör en del av en kombinerad järnvägs- och vägtransport, eftersom en sådan transport enligt 1 § 1 mom. i förslaget till järnvägstransportlag skall omfattas av järnvägstransportlagen. Vid järnvägstransport av en fordonskombination i vilken med stöd av ett vägtransportavtal transporterats gods, skall hänsyn tas till bestämmelsen om kombinerad transport i 4 § lagen om vägbefordringsavtal. Enligt denna bestämmelse är huvudregeln den, att på transport av fordonskombinationen skall tillämpas järnvägstransportlagen, men vägfraktförarens ansvar för det gods som transporterats i fordonskombinationen bestäms enligt lagen om vägbefordringsavtal.

Den ändring som föreslås i 2 mom. innebär också, att om ett järnvägsföretag utför en sådan transport på väg till vilken inte ansluter sig transport på järnväg, skall lagen om vägbefordringsavtal tillämpas, såsom den tillämpas på annan transport på väg. Ändringen gör den transporträttsliga regleringen klarare på denna punkt och ökar jämställdheten mellan de företagare som tillhandahåller vägtransporttjänster.

32 §. *Ersättningen för förlust eller minskning av gods.* I 2 mom. bestäms om det högsta ersättningsbelopp som vid inrikes transport kan betalas för förlorat gods eller minskning av gods. I lagförslaget föreslås att detta högsta belopp skall höjas från 80 mark till 20 euro, så att det motsvarar förändringen i penningvärdet. Samtidigt föreslås att till momentet skall fogas en bestämmelse som ger statsrådet fullmakt att även i framtiden höja det högsta möjliga ansvarsbeloppet till ett belopp som motsvarar förändringar i penningvärdet. Eftersom Finland har ny officiell myntenhet, föreslås också att bestämmelsen i 3 mom. om omvandling av speciella dragningsrätter till annan valuta skall ändras.

42 §. *Behörig domstol.* Enligt gällande 1 mom. kan en talan rörande internationell transport prövas bl.a. i den stat i vilken svaranden har sitt hemvist. Enligt motiveringen

till denna paragraf motsvarar regleringen artikel 31 i CMR-konventionen (RP 107/1978 rd). Enligt nämnda artikel kan domstolens behörighet dock inte bestämmas i enlighet med mottagarens hemort. Avsikten torde ha varit, att den anknytning till en ort som skall tillmätas betydelse i fråga om domstolens behörighet skall vara svarandens, inte mottagarens hemort, såsom föreskrivs i artikel 31 i konventionen.

Paragrafen har skrivits om, men förutom att ovan nämnda fel rättas föreslås inga andra sakliga ändringar i paragrafen.

1.3. Lagen om paketresor

24 §. *Bestämmande av skadeståndsansvaret i vissa fall.* Enligt 24 § lagen om paketresor får en researrangör i avtalsvillkoren föreskriva att hans ersättningsansvar för skador i anslutning till en transport som ingår i paketresan skall bestämmas enligt den speciallagstiftning som gäller ifrågavarande slag av transport. I paragrafen hänvisas till speciallagar som gäller andra transportsätt samt till COTIF-konventionen. Dessutom föreslås att till paragrafen skall fogas en hänvisning även till den föreslagna lagen om järnvägstransport. Tillägget innebär att researrangören i avtalsvillkoren får begränsa sin ersättningsskyldighet för sådan inrikes transport på järnväg som ingår i en paketresa till att motsvara det ansvar som avses i den föreslagna järnvägstransportlagen. Det föreslagna tillägget påverkar inte järnvägsföretagets ersättningsansvar.

2. Ikraftträdande

Lagarna avses träda i kraft vid ingången av 2001. För att lagstiftningen skall vara så tydlig som möjligt, är det motiverat att järnvägstransportlagen träder i kraft utan dröjsmål, då en del av bestämmelserna i förordningen om befordran på järnväg kan till följd av 107 § grundlagen inte längre tillämpas. Den mest ändamålsenliga ikraftträdelse-tidpunkten vore kalendarårets början så att inte årskontrakten i fråga om järnvägstransporter skall behöva förhandlas fram på nytt mitt under avtalsperioden på grund av den nya regleringen.

3. Lagstiftningsordning

Enligt 29 och 30 § i förslaget till järnvägs-

transportlag skall ett järnvägsföretag under vissa förutsättningar ha rätt att undersöka, avlägsna från tåget eller förstöra handbagage, gods eller resgods utan att samtycke har inhämtats hos den som har rätt till godset. Den föreslagna regleringen innebär ett ingrepp i det skydd för privatliv som avses i 10 § 1 mom. grundlagen. De åtgärder som föreskrivs i lagförslaget 30 § kan dessutom i vissa fall anses begränsa det egendoms- skydd som föreskrivs i 15 § grundlagen. Däremot kan de föreslagna bestämmelserna inte anses begränsa den personliga integritet som tryggas enligt 7 § grundlagen, eftersom järnvägsföretagets undersökningsrätt inte skall sträcka sig till handbagage som passageraren bär på sig.

Järnvägsföretagets undersökningsrätt är mycket begränsad. Undersökning av handbagage, gods eller resgods skall vara tillåten endast när det finns grundad anledning att misstänka att handbagaget, godset eller resgodset förorsakar fara för människors hälsa, för miljön eller för egendom. Att föreskriva en så omfattande undersökningsrätt är nödvändigt för att garantera trygg transport på järnväg. Gods som transporteras på järnväg kan i allmänhet inte i praktiken undersökas innan transporten inleds. Att undersöka passagerarnas handbagage och resgods innan de går ombord på fortskaffningsmedlet, vilket är praxis vid lufttransport, kan dessutom innebära ett allvarigare ingrepp i skyddet för privatliv än vad som föreslås.

Mera långtgående åtgärder än undersökning, vilka även kunde begränsa egendoms- skyddet för den som har rätt till godset eller

resgodset, skall enligt förslaget vara möjliga endast om det undersökta godset har visat sig vara farligt. Även när gods har visat sig vara farligt skall den enda möjliga åtgärden i allmänhet vara att avlägsna godset från tåget. Oskadliggörande eller förstörande av gods skall i allmänhet komma i fråga endast om den skada som godset förorsakar inte kan hindras eller begränsas genom lindrigare åtgärder.

Utförande av undersökning och med undersökning förknippade åtgärder skall anses innebära utövning av offentlig makt. Enligt förslaget skall undersökning få utföras endast av personer som inrikesministeriet med stöd av 8 § polislagen har beviljat särskilda polisfullmakter. Inte heller sådana personer skall enligt lagförslaget ha rätt att anlita maktmedel i samband med undersökning.

De inskränkningar i de grundläggande fri- och rättigheterna som ingår i lagförslaget är nödvändiga för att trygg transport på järnväg skall garanteras, varför de påkallas av vä- gande samhälleligt behov. De är även noga avgränsade och exakt definierade. Om inskränkningarna jämförs med de fördelar som de medför, måste de också anses motsvara proportionalitetsprincipen. Rätten att utföra undersökningar är begränsad till personer som också annars har rätt att utöva offentlig makt.

Av ovan nämnda skäl torde lagförslaget kunna behandlas i vanlig lagstiftningsord- ning.

Med stöd av vad som anförts ovan förelägs Riksdagen följande lagförslag:

1.

Järnvägstransportlag

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 kap.

Allmänna bestämmelser

1 §

Tillämpningsområde

Denna lag tillämpas på järnvägstransport som ett järnvägsföretag har förbundit sig att utföra och på sådan annan transport som järnvägsföretaget har arrangerat i anslutning till järnvägstransport. Denna lag tillämpas dock inte till den del som något annat följer av internationella förpliktelser som är bindande för Finland.

2 §

Järnvägsföretag

Med *järnvägsföretag* avses i denna lag sådant järnvägsföretag som avses i 2 a § lagen om statens bannät, banhållningen och användningen av bannätet (21/1995).

3 §

Lagens tvingande natur

Ett avtalsvillkor som avviker från bestämmelserna i denna lag till nackdel för en passagerare eller den som har rätt till gods eller resgods är ogiltigt, om inte något annat bestäms nedan.

En avvikelse från bestämmelserna om godstransport kan dock göras i ett avtal som ingås med någon annan än med en konsument som avses i 1 kap. 4 § konsumentskyddslagen (38/1978), om avvikelsen är skälig med beaktande av avtalsparternas ställning, godsets eller transportens exceptionella art eller andra särskilda omständigheter.

4 §

Ersättningsanspråk på någon annan grund

Ett järnvägsföretag och den vars förfarande järnvägsföretaget ansvarar för har rätt att åberopa bestämmelserna om ansvarsbegränsning och ansvarsbefrielse i denna lag också när ett ersättningsanspråk inte grundar sig på denna lag, om ersättning hade kunnat krävas med stöd av den.

5 §

Uppsåtighet och grov oaktsamhet

Har ett järnvägsföretag eller någon vars förfarande järnvägsföretaget ansvarar för uppsåtligen eller av grov oaktsamhet förorsakat skada, kan järnvägsföretaget eller skadevällaren inte åberopa bestämmelserna om ansvarsbegränsning eller ansvarsbefrielse i denna lag.

6 §

Transportvillkorens tillgänglighet

Villkoren för transport av passagerare och resgods skall hållas tillgängliga på de verksamhetsställen där avtal om sådan transport ingås.

7 §

Passagerarens och avsändarens ansvar

Beträffande passagerarens skyldighet att ersätta den skada som handbagage eller resgods förorsakar ett järnvägsföretag gäller i tillämpliga delar vad som i 2, 5 och 6 kap. skadeståndslagen (412/1974) föreskrivs.

Godsets avsändare är skyldig att ersätta ett järnvägsföretag för den skada som förorsakats av godsets bristfälliga förpackning eller en lastning som avsändaren har utfört på ett

felaktigt sätt. Är godsets avsändare konsument, är han eller hon dock skyldig att ersätta skadan endast till den del som den har förorsakats av hans eller hennes fel eller försummelse.

Har skadan förorsakats av en bristfällighet som hade kunnat upptäckas eller som järnvägsföretaget visste om när godset togs emot för transport, är godsets avsändare dock inte ersättningsskyldig enligt 2 mom., om inte bristfälligheten antecknades i transportdokumentet eller anmäldes skriftligen till avsändaren när godset togs emot för transport.

8 §

Jämkning av skadestånd

Skadestånd som bestäms med stöd av denna lag kan när det anses vara skäligt jämkas om den skadelidande har medverkat till skadan eller någon annan omständighet som inte hörde till den skadevällande handlingen också har bidragit till skadans uppkomst. Den ersättningsskyldighet som godsets avsändare har enligt 7 § 2 mom. kan dessutom jämkas på de grunder som föreskrivs i 2 kap. 1 § 2 mom. skadeståndslagen.

9 §

Lagens förhållande till vissa andra förfatningar

Beträffande ersättningsanspråk som grundar sig på att en passagerare har avlidit eller skadats eller på att handbagage har förkommit eller skadats tillämpas lagen om ansvar i spårtrafik (113/1999).

På transport av farliga ämnen skall utöver denna lag tillämpas lagen om transport av farliga ämnen (719/1994).

2 kap.

Godstransport

10 §

Mottagande av gods för transport

Gods har tagits emot för transport när det har överlämnats till ett järnvägsföretag på det sätt som avsändaren och järnvägsföretaget har kommit överens om.

Om godsets avsändare eller järnvägsföretaget så kräver, skall transportavtalet innan godset tas emot för transport bekräftas genom en fraktsedel som järnvägsföretaget har godkänt.

11 §

Rätten att förfoga över godset under transporten

Ett järnvägsföretag skall på avsändarens order avbryta transporten eller på bestämmelseorten lämna ut godset till en annan mottagare än den som tidigare har angetts. Avsändarens rätt att förfoga över godset upphör när godset har överlämnats i mottagarens besittning. Järnvägsföretaget och avsändaren kan komma överens om att rätten att förfoga över godset övergår från avsändaren till mottagaren eller någon annan person innan godset överlämnas i mottagarens besittning.

Den som har gett ordern är skyldig att ersätta kostnader och skada som förorsakas järnvägsföretaget för att det följer ordern.

Järnvägsföretaget är inte skyldigt att följa en order, om företaget eller en avsändare eller mottagare av en annan godsframsändelse skulle förorsakas skada om ordern följdes. Detta gäller också en order som skulle leda till att försändelsen delas. Följer järnvägsföretaget inte en order, skall det omedelbart meddela detta till den som gett ordern.

12 §

Utlämnande av gods

Ett järnvägsföretag skall lämna ut godset till mottagaren på bestämmelseorten mot kvitto och betalning av de fordringar järnvägsföretaget har enligt transportavtalet, om inte något annat har överenskommit.

Mottagaren har rätt att vägra ta emot godset, om järnvägsföretaget inte utför en granskning som mottagaren kräver för att en skada som har förorsakats godset skall kunna konstateras.

13 §

Ansvar för gods

Ett järnvägsföretag ansvarar från den tidpunkt vid vilken gods tas emot för transport

tills godset lämnas ut för den skada som förorsakas av dröjsmål med godsets utlämnande eller av att godset helt eller delvis förkommer eller skadas.

Järnvägsföretaget befrias från det ansvar som avses i 1 mom., om företaget visar att skadan har förorsakats av

- 1) avsändarens eller mottagarens fel eller försummelse,
- 2) avsändarens eller mottagarens order som inte har föränletts av järnvägsföretagets fel eller försummelse,
- 3) godsets bristfälliga beskaffenhet, eller
- 4) en omständighet som järnvägsföretaget inte hade kunnat undvika och vars följd det inte hade kunnat förebygga.

14 §

Ansvar för särskilda risker

Järnvägsföretaget befrias från det ansvar som avses i 13 § 1 mom., om företaget visar att en i 2 mom. avsedd särskild risk kan ha lett till att godset har gått förlorat eller skadats och något annat inte visas.

Särskilda risker vid godstransport är

- 1) att godset på grund av sin beskaffenhet är särskilt utsatt för risk att gå förlorat eller skadas,
- 2) bristfällig förpackning av gods som på grund av sin beskaffenhet är utsatt för risk att gå förlorat eller skadas,
- 3) att godset har lastats på avsändarens försorg eller lossats på mottagarens försorg,
- 4) transport i öppen vagn enligt en överenskommelse som har träffats med avsändaren, samt
- 5) en risk som en ledsagare som enligt överenskommelse åtföljer godset under transporten har till uppgift att skydda godset för.

Har en exceptionellt stor del av det gods som har transporterats i en öppen vagn eller ett kolli som har transporterats i en öppen vagn förkommit, måste järnvägsföretaget för att befrias från ansvar med stöd av 2 mom. 4 punkten dock visa att skadan har förorsakats av den särskilda risk som avses i nämnda bestämmelsen.

15 §

Förlorat gods

Gods anses som förlorat, om det inte har

lämnats ut inom 14 dagar efter utgången av den tid som har överenskommit för utlämnande av godset. Har tiden för utlämnande av godset inte avtalats, anses godset som förlorat 28 dagar efter att godset togs emot för transport.

Kommer förlorat gods senare till rätta, skall järnvägsföretaget underrätta ersättningstagaren om detta, om inte denne vid mottagandet av ersättningen skriftligen har samtyckt till att en underrättelse inte behöver göras.

Ersättningstagaren har rätt till det gods som återfunnits, om denne

- 1) inom 30 dagar från att underrättelsen avsändes kräver att godset lämnas ut,
- 2) återbetalar den mottagna ersättningen, och
- 3) betalar järnvägsföretaget de fordringar som företaget har enligt transportavtalet.

Ersättningstagaren har rätt att från den ersättning som enligt 3 mom. skall återbetalas till järnvägsföretaget dra av den dröjsmålersättning som ersättningstagaren med stöd av 18 § har rätt till.

Är järnvägsföretaget inte skyldigt att anmäla att godset har återfunnits eller kräver ersättningstagaren inte att godset lämnas ut, har järnvägsföretaget rätt att förfoga över godset med de begränsningar som följer av tredje mans rätt.

16 §

Ersättning för förlust av gods

Har gods gått förlorat, skall järnvägsföretaget betala den som har rätt till godset ersättning för det värde godset hade när det togs emot för transport, dock högst 25 euro per kilogram av det förlorade godsets bruttovikt.

Järnvägsföretaget skall utöver den ersättning som avses i 1 mom. återbetala transportavgifter och ersätta andra utgifter som transporten av godset har orsakat.

Har bara en del av godset gått förlorat, skall järnvägsföretaget betala en mot den förlorade mängden svarande del av de ersättningar som avses i 1 och 2 mom.

17 §

Ersättning för skada på gods

Har gods skadats, skall järnvägsföretaget

betala den som har rätt till godset en ersättning som svarar mot minskningen av godsets värde, dock högst det belopp som avses i 16 § 1 mom. samt en mot värdeminskningen svarande del av de kostnader som avses i 16 § 2 mom.

18 §

Ersättning för dröjsmål med utlämnande av gods

Har utlämnande av gods fördröjts, skall järnvägsföretaget ersätta den skada som dröjsmålet med utlämnandet av godset har orsakat den som har rätt till godset, dock högst fyra gånger transportavgiftens belopp.

Har gods gått förlorat, betalas endast ersättning för förlust av gods enligt 16 §.

Har gods som lämnas ut för sent skadats eller delvis gått förlorat, skall järnvägsföretaget betala ersättning både för att godset har skadats eller delvis gått förlorat och för dröjsmålet med utlämnandet av godset, dock högst en ersättning som bestäms enligt 16 §.

3 kap.

Transport av passagerare och handbagage

19 §

Transportskyldighet

Ett järnvägsföretag som idkar persontrafik är skyldigt att transportera passagerare och deras handbagage.

Transportskyldighet föreligger dock inte, om

1) transporten förhindras av en sådan omständighet som järnvägsföretaget inte kan undvika och som företaget inte är skyldigt att undanröja,

2) lämpligt transportutrymme inte finns, eller

3) järnvägsföretaget med stöd av någon annan lag har rätt att vägra utföra transporten.

20 §

Handbagage

En passagerare får avgiftsfritt ta med sig en skälig mängd handbagage i tåget. För levande djur som transporteras som handba-

gage får järnvägsföretaget dock uppbära en avgift.

21 §

Försening av tåg

Järnvägsföretaget är skyldigt att ersätta den skada som en försening av en tåg orsakar en passagerare, dock högst 5 000 euro per passagerare. Ersättningsskyldighet föreligger dock inte vid en sådan försening för vilken en passagerare på grund av transportens natur, väderleksförhållanden, den tid som behövs för byte av transportmedel eller andra omständigheter som ansluter sig till transporten skäligen kan förväntas ha berett sig på.

Vad som i 1 mom. förskrivs tillämpas likaså om en tåg inställs eller tåget inte stannar på en trafikplats som anges i tidtabellen.

Järnvägsföretaget befrias från den ersättningsskyldighet som avses i 1 och 2 mom., om företaget visar att det har vidtagit alla de åtgärder som skäligen kan krävas för att förhindra skadan.

4 kap.

Transport av resgods

22 §

Resgods

Med resgods avses gods som järnvägsföretaget har tagit emot för transport i samband med transport av passagerare och över vilket företaget har utfärdat ett särskilt bevis (*resgodsbevis*).

23 §

Utlämnande av resgods

Järnvägsföretaget skall lämna ut resgods mot resgodsbevis och betalning av de fordringar som järnvägsföretaget har enligt transportavtalet, om inte något annat har överenskommit. Järnvägsföretaget får inte lämna ut resgods, om det finns grundad anledning att misstänka att den som företer ett resgodsbevis inte har rätt att få resgodset i sin be-

sittning.

Den som har ett resgodsbrevs och inte får ut sitt resgodsbrev har rätt att få tidpunkten för begäran om utlämnande antecknad i resgodsbrevet.

Om ett resgodsbrevs inte företes, är järnvägsföretaget skyldigt att lämna ut resgodsbrevet enbart till den som visar att den har rätt till resgodsbrevet. Anses denna rätt inte vara tillräckligt klar, skall den som avhämtar resgodsbrevet på yrkande av järnvägsföretaget ställa säkerhet.

24 §

Ansvar för resgodsbrevs

Beträffande järnvägsföretagets ansvar för resgodsbrevs gäller vad som i 13 § samt 14 § 1 mom. och 2 mom. 1 och 2 punkten föreskrivs om järnvägsföretagets ansvar för gods.

25 §

Förlust av resgodsbrevs

Resgodsbrevs anses som förlorat, om det inte har lämnats ut inom sju dagar efter att utlämnande begärdes.

Kommer resgodsbrevet senare till rätta, gäller på motsvarande sätt vad som i 15 § 2—5 mom. föreskrivs om gods.

26 §

Ersättning för förlust av resgodsbrevs

Har resgodsbrevs helt eller delvis gått förlorat, skall järnvägsföretaget betala den som har rätt till resgodsbrevet

1) en ersättning som svarar mot skadans belopp, dock högst 1 700 euro per kolli, eller

2) om skadans belopp inte har påvisats, som ersättning 170 euro per kolli, samt

3) den transportavgift som har betalats och andra utgifter som transporten av det förlorade resgodsbrevet orsakat.

Har bara en del av kollit gått förlorat och skadans belopp inte har påvisats, skall järnvägsföretaget betala en mot den förlorade mängden svarande del av de ersättningar som avses i 1 mom. 2 och 3 punkten.

För förlust av ett motorfordon som avses i

3 § trafikförsäkringslagen (279/1959) eller en farkost skall som ersättning betalas dess gängse värde, dock högst 10 000 euro. För förlust av gods som har lämnats i ett fordon eller fortskaffningsmedel eller på dess tak under transport skall som ersättning betalas godsets gängse värde, dock högst 1 700 euro.

27 §

Ersättning för skada på resgodsbrevs

Har resgodsbrevs skadats, skall järnvägsföretaget betala den som har rätt till resgodsbrevet en ersättning som svarar mot minskningen av resgodsbrevet värde, dock högst det belopp som bestäms i 26 § 1 mom. 1 punkten eller 3 mom.

28 §

Ersättning för dröjsmål med utlämnande av resgodsbrevs

Har utlämnandet av resgodsbrevs fördröjts, skall järnvägsföretaget betala den som har rätt till resgodsbrevet

1) ersättning för den skada som har förorsakats av dröjsmålet med utlämnandet, dock högst 170 euro per kolli, eller

2) om någon skada inte har påvisats, som ersättning 17 euro per kolli för varje påbörjad 24 timmars period räknat från begäran om utlämnande av resgodsbrevet, dock högst 136 euro per kolli.

Har resgodsbrevs gått förlorat, betalas endast ersättning för förlust av resgodsbrevet enligt 26 §.

Har resgodsbrevs som lämnas ut för sent skadats, skall järnvägsföretaget betala den som har rätt till resgodsbrevet ersättning både för skadan på godset och för dröjsmålet med utlämnandet av godset, dock högst en ersättning som bestäms enligt 26 §.

5 kap.

Särskilda bestämmelser

29 §

Undersökningsrätt

Handbagage, resgodsbrevs och gods som tagits emot för transport får undersökas om det föreligger grundad anledning att misstänka

att det förorsakar fara för människors hälsa, för miljön eller för egendom.

Undersökningen får göras av en med stöd av lag därtill berättigad tjänsteman eller en person som med stöd av 8 § polislagen (493/1995) getts särskilda polisbefogenheter att göra undersökningar.

Undersökningen skall göras i närvaro av ett vittne och däröver skall uppsättas ett protokoll som den som gjort undersökningen och vittnet skall underteckna. En kopia av protokollet skall utan dröjsmål tillställas den som har rätt till det undersökta handbagaget, resgodset eller godset.

30 §

Åtgärder för att avvärja fara

Förorsakar handbagage, resgods eller gods fara för människors hälsa, för miljön eller för egendom, får den som med stöd av 29 § 2 mom. har undersökningsrätt avlägsna det från tåget eller, om en skada inte kan förhindras eller begränsas genom lindrigare åtgärder, oskadliggöra eller förstöra det. Lämnas inte det handbagage, resgods eller gods som har avlägsnats från tåget ut till den som har rätt till det, skall järnvägsföretaget utan dröjsmål upplysa den tillsynsmyndighet som avses i lagen om transport av farliga ämnen om det farliga godsets art och den plats där godset förvaras samt vidta behöfliga åtgärder för att förhindra skadan.

Overlämnar en passagerare inte på uppmaning handbagage som avses i 29 § 1 mom. för undersökning, har järnvägsföretaget rätt att avlägsna passageraren från tåget.

31 §

Rätt att sälja gods som inte har avhämtats

Järnvägsföretaget har rätt att på det sätt som bestäms i lagen om näringsidkares rätt att sälja saker som inte har avhämtats (688/1988) sälja gods och resgods som inte har avhämtats.

32 §

Ansvar vid genomgångstransport

Har två eller flere järnvägsföretag utfört en del av en järnvägstransport som har överenskommit genom ett enda transportavtal, an-

svarar de solidariskt för en skada som avsluter sig till transporten och som skall ersättas med stöd av denna lag.

Det järnvägsföretag som har betalat ersättningen har rätt att få det belopp företaget betalat av det järnvägsföretag som förorsakade skadan. Har skadan förorsakats av två eller flere järnvägsföretag, skall beträffande deras inbördes ersättningsskyldighet tillämpas vad som bestäms i 6 kap. 3 § skadesåndslagen.

Kan det inte klarläggas vilket järnvägsföretag som förorsakat skadan, fördelas ersättningsskyldigheten mellan de solidariskt ansvariga järnvägsföretagen på basis av hur lång var och ens transportsträcka varit. Ett järnvägsföretag som kan visa att det inte har förorsakat skada är dock inte skyldigt att betala ersättning enligt detta moment.

Kan inte det belopp som avses i 2 mom. eller den andel av ersättningen som avses i 3 mom. indrivs hos något järnvägsföretag, ansvarar de övriga solidariskt ansvariga järnvägsföretagen för det belopp som fattas enligt 3 mom.. Detsamma gäller i fråga om den ersättning som ett järnvägsföretag enligt 3 mom. inte är skyldigt att betala.

33 §

Reklamation

Har gods eller resgods skadats eller delvis gått förlorat, skall vid äventyr att talerätten går förlorad en reklamation framställas till järnvägsföretaget när godset eller resgodset tas emot, om det då är möjligt att utvändigt upptäcka skadan eller den partiella förlusten. I övriga fall skall en reklamation framställas inom tio dagar efter att godset eller resgodset togs emot. En konsument har dock alltid rätt att framställa en reklamation inom skälig tid efter att gods eller resgods har mottagits.

Talerätten går dock inte förlorad enligt 1 mom. om järnvägsföretaget eller den vars förfarande järnvägsföretaget ansvarar för uppsåtligen eller av grov oaktsamhet har förorsakat att gods eller resgods skadats eller delvis gått förlorat.

34 §

Beräkning av bestämd tid

Vid beräkning av den bestämda tid som avses ovan i 15, 25, och 33 § beaktas inte

den dag från vilken den bestämda tiden räknas.

Om den sista dagen av den bestämda tid som avses i 15 § 3 mom. 1 punkten och 33 § 1 mom. är en helgdag, självständighetsdagen, första maj, jul- eller midsommarafton eller en helgfri lördag, får det krav eller den reklamation som avses i bestämmelsen framställas den första vardagen därefter.

35 §

Preskriptionstid

Rätten till ersättning med stöd av denna lag går förlorad om inte ett skriftligt anspråk framställs till järnvägsföretaget inom ett år eller, då skadan har vållats uppsåtligen eller av grov oaktsamhet, inom tre år

1) efter att godset eller resgodset lämnades ut, om denna rätt grundar sig på att gods eller resgods har skadats eller delvis gått förlorat eller på att dess utlämnande har fördröjts,

2) efter att godset i enlighet med 15 § eller resgodset i enlighet med 25 § anses ha gått förlorat, om denna rätt grundar sig på att hela godset eller resgodset har gått förlorat, eller

3) efter att tre månader har förflutit sedan godset eller resgodset togs emot för transport eller skyldigheten att transportera det försummade, om denna rätt grundar sig på någon annan än i 1 och 2 punkten avsedd omständighet.

36 §

Behörig domstol

Talan som gäller transport enligt denna lag kan, utöver vad som bestäms någon annanstans i lag, prövas vid tingsrätten på bestämmelseorten eller vid tingsrätten på den ort där godset eller resgodset togs emot för transport.

37 §

Justering av ansvarets maximibelopp

Maximibeloppet av det ansvar som järnvägsföretagen har på basis av denna lag kan justeras genom statrådets förordning så att det motsvarar förändringen i penningvärdet.

6 kap.

Ikraftträdande

38 §

Ikraftträdelse- och övergångsbestämmelser

Denna lag träder i kraft den .

Genom denna lag upphävs förordningen den 5 september 1975 om befordran på järnväg (714/1975) jämte ändringar.

Denna lag tillämpas inte på avtal som ingåtts före lagens ikraftträdande.

2.

Lag**om ändring av lagen om vägbefordringsavtal**

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen den 23 mars 1979 om vägbefordringsavtal (345/1979) 2 § 2 mom., 32 §
2 och 3 mom. samt 42 § som följer:

2 §

Avgränsning av tillämpningsområdet

Lagen tillämpas inte heller på befordran som äger rum med motorfordon, i fråga om vilken konventionen angående godsbefordran på järnväg (CIM) eller järnvägstransportlagen (/) skall iakttas.

32 §

Ersättningen för förlust eller minskning av gods

Vid inrikes befordran är fraktförarens ansvarighet begränsad till 20 euro per kilogram av det förlorade godsets bruttovikt. Det högsta beloppet för ansvarigheten kan dock genom statsrådets förordning justeras till att motsvara förändringar i penningvärdet.

Vid internationell befordran får ersättningen inte överstiga 8,33 av Internationella valutafonden definierade speciella dragningsrätter för kilogram av det förlorade godsets bruttovikt. Fastställes ersättningen att utgå i annan valuta, skall omräkningen av de spe-

ciella dragningsrätterna till ifrågavarande valuta ske enligt den officiella kursen den dag då ersättningens belopp fastställdes.

42 §

Behörig domstol

Talan som gäller internationell befordran kan endast prövas antingen med stöd av överenskommelse mellan parterna i en stat som har biträtt den i 1 § 1 mom. nämnda konventionen, eller i den stat

1) där svaranden har sitt hemvist eller huvudkontor,

2) där svaranden har den filial eller företrädare genom vars förmedling befordringsavtalet har slutits,

3) där godset mottogs till befordran, eller

4) där bestämmelseorten finns.

I Finland kan en talan som gäller befordran enligt denna lag, utöver vad som bestäms någon annanstans i lag, prövas vid tingsrätten på bestämmelseorten eller tingsrätten på orten där godset mottogs för befordran. Om ingen annan behörig tingsrätt finns, kan talan prövas vid Helsingfors tingsrätt.

Denna lag träder i kraft den .

3.

Lag**om ändring av 24 § lagen om paketresor**

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i lagen den 24 november 1994 om paketresor (1079/1994) 24 § som följer:

24 §

Bestämmande av skadeståndsansvaret i vissa fall

Utan hinder av 23 § får researrangören i avtalsvillkoren föreskriva att hans ersättningsansvar för skador vid transport skall bestämmas enligt vad som om transporten i

fråga stadgas i sjölagen (674/1994), lagen om luftbefordran med luftfartyg (289/1937), lagen om luftbefordringsavtal (45/1977), lufttransportlagen (387/1986) eller järnvägs-transportlagen (/) eller bestäms i konventionen om internationella järnvägstransporter (COTIF, FördrS 5/1985).

Denna lag träder i kraft den _____.

Nådendal den 16 juni 2000

Republikens President

TARJA HALONEN

Justitieminister *Johannes Koskinen*

2.

Lag**om ändring av lagen om vägbefordringsavtal**

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen den 23 mars 1979 om vägbefordringsavtal (345/1979) 2 § 2 mom., 32 §
2 och 3 mom. samt 42 § som följer:

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

2 §

Avgränsning av tillämpningsområdet

Lagen tillämpas ej heller på befördran som äger rum med motorfordon, i fråga om vilken konventionen angående godsbefördran på järnväg (CIM) skall iakttas, eller som järnväg i annat fall åtagit sig att utföra i Finland.

Lagen tillämpas ej inte heller på befördran som äger rum med motorfordon, i fråga om vilken konventionen angående godsbefördran på järnväg (CIM) eller lagen om befördran på järnväg (/) skall iakttas.

32 §

Ersättningen för förlust eller minskning av gods

Vid inrikes befördran är fraktförarens ansvarighet begränsad till femtio mark för kilogram av det förlorade godsets bruttovikt. Det högsta beloppet för ansvarigheten kan dock genom förordning höjas till högst det dubbla ifall penningvärdets nedgång det förutsätter.

Vid internationell befördran får ersättningen icke överstiga 8,33 av Internationella valutafonden definierade speciella dragningsrätter för kilogram av det förlorade godsets bruttovikt. Fastställes ersättningen att utgå i finska mark, skall omräkningen av de speciella dragningsrätterna i finska mark ske enligt den officiella kursen den dag då ersättningens belopp fastställs.

Vid inrikes befördran är fraktförarens ansvarighet begränsad till 20 euro per kilogram av det förlorade godsets bruttovikt. Det högsta beloppet för ansvarigheten kan dock genom statsrådets förordning justeras till att motsvara förändringar i penningvärdet.

Vid internationell befördran får ersättningen inte överstiga 8,33 av Internationella valutafonden definierade speciella dragningsrätter för kilogram av det förlorade godsets bruttovikt. Fastställes ersättningen att utgå i annan valuta, skall omräkningen av de speciella dragningsrätterna till ifrågavarande valuta ske enligt den officiella kursen den dag då ersättningens belopp fastställdes.

Gällande lydelse

42 §

Laga domstol

Talan rörande internationell befordran kan väckas endast i den stat, i vilken svarande har sitt hemvist, sitt huvudkontor eller den filial eller företrädare, genom vars förmedling befordringsavtalet slutits, eller där godset mottogs till befordran eller bestämmelseorten är belägen. Parterna kan dock avtala, att talan kan väckas även i annan stat som biträtt den i 1 § 1 mom. nämnda konventionen.

Talan rörande befordran som avses i denna lag kan i Finland väckas vid domstol, som enligt rättegångsbalken är behörig att handlägga tvisten, samt vid underrätten på den ort där godset mottogs till befordran eller vid underrätten på bestämmelseorten. Finns icke behörig domstol enligt vad som här stadgas, väckes talan vid Helsingfors [rådstuvu] rätt.

Föreslagen lydelse

42 §

Behörig domstol

Talan som gäller internationell befordran kan endast prövas antingen med stöd av överenskommelse mellan parterna i en stat som har biträtt den i 1 § 1 mom. nämnda konventionen, eller i den stat

1) där svaranden har sitt hemvist eller huvudkontor,

2) där svaranden har den filial eller företrädare genom vars förmedling befordringsavtalet har slutits,

3) där godset mottogs till befordran, eller

4) där bestämmelseorten finns.

I Finland kan en talan som gäller befordran enligt denna lag, utöver vad som bestäms någon annanstans i lag, prövas vid tingsrätten på bestämmelseorten eller tingsrätten på orten där godset mottogs för befordran. Om ingen annan behörig tingsrätt finns, kan talan prövas vid Helsingfors tingsrätt.

Denna lag träder i kraft den

3.

Lag**om ändring av 24 § lagen om paketresor**

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i lagen den 24 november 1994 om paketresor (1079/1994) 24 § som följer:

Gällande lydelse

24 §

Bestämmande av skadeståndsansvaret i vissa fall

Utan hinder av 23 § får researrangören i avtalsvillkoren föreskriva att hans ersättningsansvar för skador vid transport skall bestämmas enligt vad som om transporten i fråga stadgas i sjölagen (674/94), lagen om befordran med luftfartyg (289/37), lagen om luftbefordringsavtal (45/77) eller lufttransportlagen (387/86) eller bestäms i konventionen om internationella järnvägstransporter.

Föreslagen lydelse

24 §

Bestämmande av skadeståndsansvaret i vissa fall

Utan hinder av 23 § får researrangören i avtalsvillkoren föreskriva att hans ersättningsansvar för skador vid transport skall bestämmas enligt vad som om transporten i fråga stadgas i sjölagen (674/1994), lagen om luftbefordran med luftfartyg (289/1937), lagen om luftbefordringsavtal (45/1977), lufttransportlagen (387/1986) eller järnvägstransportlagen (/) eller bestäms i konventionen om internationella järnvägstransporter (COTIF, FördrS 5/1985).

Denna lag träder i kraft den
