

Regeringens proposition till Riksdagen med förslag till lag om ansvar i spårtrafik och lag om ändring av trafikförsäkringslagen

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I propositionen föreslås att en lag om ansvar i spårtrafik skall stiftas. Lagen skall gälla ersättning för skador som har uppstått vid användning av spårfordon. Den skall också gälla ersättning för skador som har uppstått till följd av att en trafikled, ett spår eller en anordning som används för spårtrafik varit felaktig eller i bristfälligt skick eller fel i ledningen av spårtrafiken.

Lagen skall tillämpas på alla former av spårtrafik. Av de nuvarande formerna av transport gäller lagförslaget tåg-, spårvagns- och metrotrafiken. Med stöd av lagen skall ersättas skador som har vållats genom spårtrafik, oberoende av om den skadelidande är en resande som står i avtalsförhållande till spårtrafikidkaren eller är en utomstående person. Lagen föreslås inte gälla skador på gods som mottagits för befordran.

Enligt förslaget skall utgångspunkten vara att spårtrafikidkare och banhållare skall ha ett av vårdslöshet oberoende s.k. strikt ansvar för skador som vållas genom spårtrafik. Spårtrafikidkare är enligt förslaget den som äger ett spårfordon eller använder ett sådant i spårtrafik. Banhållare är enligt förslaget främst de som håller trafikleder, spår eller anordningar som används för spårtrafik.

En spårtrafikidkare föreslås dock inte ha strikt ansvar för skador som vid sammanstötning mellan spårfordon och motorfordon uppstår på motorfordonet eller personer eller egendom i fordonet. Dessa skador skall i allmänhet ersättas endast om vårdslöshet föreligger. Undantag från regeln om strikt ansvar föreslås också när en övermäktig händelse har varit orsak till skadan. Regeln om strikt ansvar lindras också av lagförslagets bestämmelser om att ersättningen kan nedsättas eller helt förvägras om medvållande föreligger.

Det föreslås att lagen ang. ansvarighet för skada i följd av järnvägsdrift från 1898 upphävs genom denna lag.

I propositionen ingår även ett förslag till lag om ändring av trafikförsäkringslagen. Det föreslås att till trafikförsäkringslagen fogas en ny paragraf om fördelning av ansvaret mellan den som är ersättningsskyldig enligt lagförslaget och trafikförsäkringsbolaget när skadan ersätts med stöd av bägge dessa lagar.

De föreslagna lagarna avses träda i kraft ca sex månader efter att de har antagits och blivit stadfästa.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL	1
ALLMÄN MOTIVERING	4
1. Inledning	4
2. Nuläge	4
2.1. Ansvar för skador i spårtrafiken	4
2.2. Annan reglering av spårtrafiken	5
2.3. Skadeståndsansvar vid andra former av transport	6
Vägtrafiken	6
Lufttrafiken	7
Vattentrafiken	8
2.4. Utländsk lagstiftning	8
Sverige	8
Norge	9
Danmark	9
Tyskland	9
Österrike	10
2.5. Internationella avtal och gemenskapsrätten	10
Enhetliga rättsregler för avtal om internationell järnvägsbefordran av resande och resgods (CIV)	10
Överenskommelsen mellan Finland och Ryssland om järnvägssamtrafik	11
Ömsesidiga internationella järnvägsöverenskommelser	11
EG:s bestämmelser om järnvägstrafik	11
2.6. Bedömning av nuläget	12
Förändringen av spårtrafiken	12
Bestämmelser som berör spårvagnar	12
Internationell utveckling	13
Behovet av obligatorisk försäkring	13
3. Propositionens mål och de viktigaste förslagen	13
Den skadelidandes ställning	13
Järnvägstrafikens särdrag	13
Det strikta ansvaret	14
Obegränsat ansvar	14
Spårfordons och motorfordons sammanstötning	14
Övermäktig händelse	15
Medvållande hos den skadelidande	15
Solidariskt ansvar	16
Ågarens ansvar	16
Överensstämmelse med CIV-reglerna	17
Förhållandet till annan skadestånds- och försäkringslagstiftning	17
Val av tillämplig lag i trafiken till Ryssland	17
4. Propositionens verkningar	18
5. Beredningen av propositionen	19
6. Andra omständigheter som inverkat på propositionens innehåll	19

DETALJMOTIVERING	20
1. Lagförslagen	20
1.1. Lagen om ansvar i spårtrafik	20
1.2. Trafikförsäkringslagen	30
2. Ikraftträdande	31
LAGFÖRSLAGEN	32
1. Lag om ansvar i spårtrafik	32
2. Lag om ändring av trafikförsäkringslagen	35

ALLMÄN MOTIVERING

1. Inledning

Under åren 1985-1995 inträffade över 9000 skadefall på de finländska *järnvägarna*. Årligen inträffar i medeltal 80 olycksfall som medför personskador. I järnvägs- och plankorsningsolyckor omkommer årligen i medeltal 30 personer, av vilka i medeltal 2-3 är tågpassagerare. De omkomna är oftast utomstående, såsom personer som har förolyckats i plankorsningar eller som annars har rört sig på banan. Självordsfallen ingår inte i siffrorna. Skador med dödlig utgång för resande beror i allmänhet på att personen i fråga har försökt stiga på ett tåg i rörelse eller har stigit av eller fallit ned från ett sådant tåg.

Två tredjedelar av samtliga järnvägsolyckor inträffar vid tågväxling. Plankorsningsolyckorna har i medeltal varit färre än 100 per år. Antalet sådana olyckor har kontinuerligt minskat. År 1995 inträffade 50 plankorsningsolyckor. Statens tekniska forskningscentral (VTT) utförde 1996 en undersökning enligt vilken ca en tredjedel av olyckshändelserna hade förorsakats av misstag hos järnvägspersonalen. Över en femtedel av skadorna berodde på tekniska fel.

Enligt VTT uppgår de kalkylerade totala kostnaderna som samhället och VR-koncernen vållas av järnvägsolyckor årligen till i medeltal ca 230 miljoner mark. Till kostnaderna hänförs då de kalkylerade kostnader som samhället orsakas av dödsfall och personskador. Mer än hälften av kostnaderna orsakas av plankorsningsolyckor.

Med stöd av lagen ang. ansvarighet för skada i följd av järnvägsdrift (8/1898) har Statsjärnvägarna tidigare betalt och betalar VR Aktiebolaget samt beträffande äldre ansvarsskyldighet staten årligen ut skadeståndsbetalopp som i medeltal understiger 2 miljoner mark. Av detta belopp utgörs ca en tredjedel av periodiska ersättningar till följd av personskador som har inträffat under årtiondenas gång, såsom livränta, underhållsbidrag samt periodiska kostnadsersättningar.

I *spårvagnstrafiken* har under 1990-talet årligen i medeltal inträffat något färre än 300 fall där en spårvagn har kolliderat med ett motorfordon eller med något annat. Vid samtliga spårvagnsolyckor har årligen i medeltal 80 personer skadats, av dessa 40 procent vid sammanstötningar. Årligen har i

medeltal 13 fotgängare blivit överkörda av spårvagn. Under de senaste sju åren har sammanlagt 12 personer omkommit i spårvagnstrafiken. Enligt den statistik som Helsingfors stads trafikverk har fört över trafikskador i bil- och spårtrafiken har i ca en tredjedel av fallen en spårvagnsförare varit skyldig till skadorna. Trafikverket har en ansvarsförsäkring, med stöd av vilken årligen ca en miljon mark har utbetalts såsom ersättning för skador som inträffat vid spårvagnsolyckor.

I *metrotrafiken* har inte i nämnvärd mån inträffat skador som Helsingfors stads trafikverk skulle ha blivit tvunget att ersätta.

2. Nuläge

2.1. Ansvaret för skador i spårtrafiken

Ersättande av skador som inträffar på järnväg regleras i lagen ang. ansvarighet för skada i följd av järnvägsdrift och förordningen om befordran på järnväg (714/1975). Lagen tillämpas i frågor som gäller ersättning för skada som en resande och hans handresgods samt utomstående och dem tillhörig egendom har vållats till följd av järnvägsdrift. Förordningen tillämpas i frågor som gäller ersättning för skada som i samband med godstransport har uppstått på godset.

Enligt 1 § lagen ang. ansvarighet för skada i följd av järnvägsdrift har järnvägens innehavare strikt ansvar för personskada som har drabbat en resande samt skada på egendom som resanden har med sig på resan. Tre undantag görs dock från detta strikta ansvar. Har den skadelidande uppsåtligt eller genom vårdslöshet själv medverkat till uppkomsten av skadan, är järnvägsinnehavarens ansvar beroende av om vårdslöshet har förekommit. I dessa fall jämkas ersättningen enligt vad som anses skäligt. Ansvar oberoende av vårdslöshet föreligger inte heller om den skada som resanden har lidit har förorsakats genom ett uppsåtligt eller vårdslöst förfarande hos en person som inte är anställd hos järnvägen och utan att järnvägens förvaltning eller betjäning bär skuld för skadan. Inte heller är ansvaret strikt om skadan har uppstått genom övermäktig händelse eller någon annan händelse som inte står i samband med järnvägens drift. I fråga om

skador på handresgods uppstår enligt 4 § strikt ansvar vid brand och järnvägsolyckor.

Om andra än resande eller anställda hos järnvägen skadas till följd av järnvägsdrift, är järnvägens innehavare enligt lagens 3 § skadeståndsskyldig om någon som är anställd hos järnvägen är skuld till olyckan. Härvid grundar sig skadeståndsskyldigheten på det s.k. principalansvaret.

Enligt 4 § har järnvägens innehavare strikt ansvar för skador som tillfogas fast egendom eller lös egendom som inte transporteras på järnvägen genom att eld kommer lös till följd av järnvägsdriften. Har den skadelidande medverkat till skadan eller har skadan förorsakats av någon utomstående eller genom en övermäktig händelse, är järnvägsinnehavaren ansvarig om uppsåt eller vårdslöshet har förekommit. Det strikta ansvaret omfattar också skador på renar. För andra skador som drabbar utomstående tillhörig lös egendom är järnvägsinnehavaren enligt 5 § ansvarig enligt reglerna för principalansvar, om någon som är anställd hos järnvägen är skuld till olyckan.

I rättspraxis är den gängse tolkningen den att den gällande lagen ang. ansvarighet för skada i följd av järnvägsdrift också skall tillämpas på spårvagnstrafik.

Förordningen om befordan på järnväg gäller befordan av resande, resgods som en resande särskilt anförtrott järnvägen för befordan samt godsbefordan. I förordningen ingår bestämmelser om bl.a. fraktsedel, uppkomsten av ett befodringsavtal, avtalsparternas rättigheter och skyldigheter samt påföljder av avtalsbrott. Enligt förordningens 8 § svarar järnvägen inom gränserna för förordningen för skador vilka dess egen personal eller andra personer som den anlitat för utförande av befordringar har förorsakat i sina uppdrag. För resgods eller annat gods som förekommer, minskar eller skadas under tiden från mottagandet av godset för befordran fram till dess det utlämnas ansvarar järnvägen i princip oberoende av om vårdslöshet har förekommit eller inte.

I förordningen görs dock flera undantag från regeln om strikt ansvar. Järnvägen svarar t.ex. inte för skador som uppstått till följd av förhållanden vilka järnvägen inte har kunnat undvika och vilkas följder den inte har kunnat avvärja och inte heller för skada som har uppstått till följd av särskild fara i anslutning till en enskild transport, såsom av avsändaren utförd felaktig last-

ning. Ansvaret för förkommet och skadat resgods och annat gods är också begränsat till 200 mark per kilo. Skada som beror på dröjsmål med utlämnande av resgods ersätts med högst 125 mark per försändelse och skada som beror på dröjsmål med utlämnande av gods med högst det dubbla beloppet av befodringsavgiften. I 15 § föreskrivs att järnvägen inte är skyldig att ersätta skada som åsamkas resande till följd av att tåg försenas, tågtur inställs eller vidare anslutning saknas.

I förordningen ingår också vissa bestämmelser om handbagage. Enligt förordningen får resande medföra handbagage i rimlig mängd. Såsom handbagage får inte medföras varor som på grund av farlighet eller eljest kan åsamka övriga resenärer eller järnvägen olägenhet eller skada. Enligt 29 § är avsändare av resgods ansvarig för skada som av honom avsänt resgods förorsakar på grund av sin farliga art, sitt bristfälliga emballage eller annan dylik orsak, utom då järnvägen observerat eller bort observera faran vid mottagandet av godset för befordran. Enligt förordningens 13 § 3 mom. skall paragrafen också tillämpas på handbagage.

Bestämmelser om skador på gods som mottagits för befordan ingår också i förordningen ang. enskilda järnvägar för allmän samfärdsel (16/1889). Förordningen innehåller främst bestämmelser om byggande av enskilda järnvägar. Den tillämpas numera endast på en lokal järnväg.

2.2. Annan reglering av spårtrafiken

Lagen om statens bannät, banhållningen och användningen av bannätet (21/1995), nedan bannätslagen, innehåller bestämmelser bl.a. om besittningen av det statsägda bannätet, ansvarsförhållandena mellan järnvägsföretagen och banhållaren, koncession för järnvägsföretag, rätten att använda bannätet och de myndigheter som ansvarar för banhållningen. Enligt lagen sköts banhållningen och förvaltas banhållningens egendom av Banförvaltningscentralen. Centralen har också hand om trafiksäkerheten och myndighetsuppgifterna i samband med banhållningen.

Järnvägsföretag beviljas koncession av trafikministeriet. Rätt att använda bannätet kan ges ett järnvägsföretag som beviljats koncession i en EU- eller EFTA-stat. Rätten beviljas av Banförvaltningscentralen. Rätt att

använda bannätet i inrikes järnvägstrafik kan beviljas enbart det aktiebolag som bildats för att fortsätta Statsjärnvägarnas verksamhet. Rätt att använda bannätet i internationell järnvägstrafik kan också beviljas internationella sammanslutningar av järnvägsföretag eller ett järnvägsföretag som sköter internationella kombinerade transporter. I lagen förutsätts att järnvägsföretaget har en ansvarsförsäkring eller ett annat motsvarande arrangemang för sådan skada som vållats någon annan vid idkande av järnvägstrafik och för vilken järnvägsföretaget ansvarar på grundval av lag eller avtal. Det ersättningsansvar som försäkringen åtminstone skall täcka per skadefall kan fastställas genom förordning.

Bestämmelser om transport av farliga ämnen bl.a. på järnväg och i annan spårtrafik regleras i lagen om transport av farliga ämnen (719/1994), som är en allmän lag för samtliga transportsätt. Lagens syfte är att förebygga och avvärja skador och risker som transport av farliga ämnen kan medföra för människor, miljön eller egendom. Med järnvägstransport avses i lagen sådan transport som sker inom ett järnvägsnät. Till järnvägstransport hänförs också hantering och tillfällig förvaring av vagnar på bangårdar samt hantering av kollin på terminaler. Lagen gäller också spårtrafik inom hamn-, upplags- och fabriksområden eller motsvarande områden när denna hör nära samman med järnvägstransport. Lagen gäller inte lagring, flyttning eller annan hantering av farliga ämnen inom ett fabriks- eller upplagsområde, när åtgärden inte hör nära samman med t.ex. järnvägstransport. Lagen reglerar avsändarens och transportörens allmänna skyldigheter. Med stöd av lagen har också utfärdats en förordning om transport av farliga ämnen på järnväg (674/1997), som innehåller mera detaljerade bestämmelser om järnvägstransporter av farliga ämnen.

I 44 kap. 9 § 2 mom. strafflagen (39/1889) förskrivs straff för den som vid framförande av tåg eller utförande av någon annan uppgift som väsentligt påverkar tågsäkerheten uppsåtligt eller av vårdslöshet bryter mot föreskrifter om tågsäkerheten och sålunda framkallar fara för annans säkerhet eller egendom. Enligt 44 kap. 14 § strafflagen skall den som avsevärt stör bl.a. den allmänna spårtrafikens gång dömas för störande av trafik. Brott som riktar sig mot spårtrafiken kan också bedömas bl.a. enligt

34 kap. 2 § strafflagen, som gäller trafiksabotage och 34 kap. 7 §, som gäller vållande av allmän fara.

En särskild förordning (145/1924) förbjuder olovligt beträdande av järnvägsområde samt annan verksamhet varigenom ordningen på ett järnvägsområde störs. Enligt förordningen är det straffbart att olovligen beträda järnvägsområde eller släppa in djur på området, lämna dit ledande grindar öppna eller utan lov förflytta järnvägsvagnar.

Enligt 7 § vägtrafiklagen (267/1981) skall en järnväg korsas så att tåg lämnas fri passage. Med tåg avses i paragrafen varje anordning som löper på järnvägsskenor. Dessutom förpliktar paragrafen en vägtrafikant som närmar sig plankorsning med järnväg att iaktta särskild försiktighet och oberoende av eventuella skyddsanordningar vara uppmärksam på om tåg närmar sig. Föraren skall härvid använda sådan hastighet att fordonet vid behov kan stannas före banan. En vägtrafikant får inte börja korsa en järnväg om tåg närmar sig eller en ljussignal ålägger honom att stanna, särskild ljudsignal ljuder eller en bom är nedfäld eller i rörelse. I så fall skall vägtrafikanten stanna på betryggande avstånd från banan före signalanordningen eller bommen.

Enligt 51 § 4 mom. vägtrafiklagen skall den som underhåller järnvägen vid en plankorsning sätta upp ett vägmärke som anger plankorsning med järnväg samt trafikljus och avstängnings- och varningsanordningar. Om korsande av plankorsning finns också bestämmelser i 26 § vägtrafikförordningen (182/1982), som anger vad trafikljuset i en plankorsning betyder. Enligt paragrafen anger ett rött blinkande ljus i trafiksignal att fordon inte får passera signalen eller stoppstreck. Ett vitt blinkande runt ljus anger att signal eller stoppstreck får passeras med iakttagande av vad som föreskrivs om körning in i en plankorsning. Enligt 5 § vägtrafiklagen skall ett motordrivet fordon utanför väg framföras med den försiktighet som omständigheterna kräver för undvikande av fara och skada.

2.3. Skadeståndsansvar vid andra former av transport

Vägtrafiken

Skador som till följd av ett motorfordons användning i trafik förorsakas person eller

egendom ersätts enligt trafikförsäkringslagen (279/1959). Lagen gäller inte trafik som löper på skenor.

Systemet för ersättning av trafikskador grundar sig på en obligatorisk försäkring. Trafikskador ersätts i allmänhet ur motorfordonets trafikförsäkring vare sig någon har gjort sig skyldig till vårdslöshet eller inte. Vissa undantag görs dock från detta strikta ansvar.

Personskada som till följd av ett motorfordons användning i trafik drabbar fordonets ägare, förare, passagerare eller utomstående ersätts enligt principen om strikt ansvar. Har den som har drabbats av trafikskadan uppsåtligt eller av grov vårdslöshet medverkat till uppkomsten av skadan, betalas ersättning endast i den mån som övriga omständigheter har medverkat till att skadan uppkom.

Kläder och andra personliga bruksföremål som passageraren haft på sig eller med sig ersätts enligt principen om strikt ansvar ur bilens egen trafikförsäkring. Även skador på utomståendes egendom ersätts ur trafikförsäkringen enligt principen om strikt ansvar. Har den skadelidande själv medverkat till uppkomsten av egendomsskadan, kan ersättningen nedsättas eller förvägras i enlighet med vad som kan tillräknas honom, det sätt på vilket fordonet framfördes samt övriga omständigheter som inverkade på skadan. Det strikta ansvaret gäller också skador på renar.

Det strikta ansvaret gäller inte trafikskada som ett motorfordon har förorsakat ett annat motorfordon, fordon som löper på skenor eller egendom som befann sig i ett dylikt fordon. Dessa skador ersätts om skadan har förorsakats genom vårdslöshet hos dess ägare, förare eller passagerare eller uppkommit till följd av att fordonet förde sig eller stod på ett sätt som stred mot trafikreglerna eller att fordonet var i bristfälligt skick. Om vårdslöshet har förelegat på vardera sidan, skall domstolen med beaktande av alla till skadan bidragande omständigheter bestämma i vad mån och till vem ersättning skall utgå.

Lufttrafiken

Enligt 66 § 2 mom. luftfartslagen (281/1995) ansvarar luftfartygets ägare, innehavare och operatör gemensamt för en skada som användningen av ett luftfartyg för luftfart åsamkar en person eller egendom som inte transporteras i samma luftfartyg.

Ansvar uppstår även om dessa inte har vållat skadan uppsåtligt eller av oaktsamhet.

Bestämmelsen tillämpas inte om luftfartyget användes olovligt när skadan inträffade. Förmår den som under dessa omständigheter har vållat skadan inte ersätta den, skall skadan ersättas ur luftfartygets ansvarsförsäkring. Det strikta ansvaret gäller inte skador som i samband med att skadan uppstod har förorsakats ett annat luftfartyg som även användes för luftfart eller personer eller egendom som transporterades i ett sådant luftfartyg. Vid sammanstötning ersätts dessa skador enligt skadeståndslagen (412/1974). Enligt luftfartslagen skall ett luftfartyg ha en till luftfartygsregistret anmäld ansvarsförsäkring mot sådan skada som ägaren, innehavaren, operatören eller en person som utför en uppgift ombord på luftfartyget är skadeståndsansvarig för enligt luftfartslagen.

Om lufttrafikidkares ansvar för skador som drabbar resande finns bestämmelser i lagen om luftbefordringsavtal (45/1977) och lufttransportlagen (387/1986). Lufttransportlagen tillämpas främst på inhemska transporter och lagen om luftbefordringsavtal huvudsakligen på internationella transporter.

Enligt lufttransportlagen har transportören strikt ansvar för skada som har drabbat resande till följd av händelse som inträffar ombord på luftfartyg eller i samband med att en resande går ombord på eller lämnar luftfartyget. Transportören är dock inte ansvarig för personskador som orsakas uteslutande av resandens hälsotillstånd. Har den skadelidande genom egen vårdslöshet medverkat till skadan, skall skadeståndet jämkas efter vad som är skäligt med hänsyn till graden av medvällande. Transportörens totala ansvar har begränsats till 100 000 särskilda dragningsrätter (ca 720 000 mark) för varje omkommen eller skadad resande.

Europeiska unionens råd har den 9 oktober 1997 antagit en förordning om lufttrafikidkares ersättningsansvar vid olyckshändelser. Enligt förordningen har den som idkar lufttrafik ett strikt ansvar för skador som har drabbat resande upp till en viss gräns, som föreslås vara 100 000 särskilda dragningsrätter. Trafikidkaren är också skyldig att ersätta större skador, men har möjlighet att undgå detta ansvar genom att visa att han har vidtagit alla behövliga åtgärder för undvikande av skadan eller att det har varit omöjligt att vidta sådana åtgärder. Om en resande som har skadats eller omkommit

själv har medverkat därtill, har trafikidkaren också möjlighet att helt eller delvis undgå ansvar till den del som ansvaret överstiger 100 000 särskilda dragningsrätter.

Vattentrafiken

Bestämmelser om ersättning av skador i vattentrafik ingår främst i vattenlagen (264/1961) och sjölagen (674/1994).

Enligt 1 kap. 25 § vattenlagen har ägaren av en farkost strikt ansvar för vissa skador som farkosten vållar. Enligt paragrafen skall farkostens ägare ersätta skada som genom stöt av farkost, vågsvall som farkosten har förorsakat, gnistor från ångfartyg eller eljest genom befarande av vattendrag tillskyndas inrättning, upplag, flottningsanstalt, fångstredskap eller annan egendom, även om skadan inte har vållats genom fartygets manövrering eller skötsel.

Enligt sjölagen uppstår utomkontraktuellt ansvar främst när någon har gjort sig skyldig till vårdslöshet eller när reglerna om principalansvar blir tillämpliga. Särskilda bestämmelser om ersättande av skada genom fartygs sammanstötning ingår dessutom i 8 kap. sjölagen. Bestämmelserna i kapitlet tillämpas också när en skada genom ett fartygs manövrering eller på liknande sätt orsakas på ett annat fartyg eller personer eller egendom som finns ombord utan att fartygen sammanstötter. Ansvaret är i princip strikt. I 9 kap. ingår bestämmelser om redarens rätt att begränsa sin ansvarighet för vissa skador till de maximibelopp som nämns i kapitlet.

Enligt 10 kap. 3 § sjölagen är en fartygsägare skyldig att ersätta skada genom förening som har uppstått utanför fartyget till följd av att olja har läckt ut från fartyget. På vissa grunder kan fartygsägaren dock undgå detta strikta ansvar och han har också rätt att begränsa sitt ansvar för oljeskador till ett bestämt belopp.

Enligt 15 kap. 11 § sjölagen svarar bortfraktaren för personskada som drabbar en resande på grund av en händelse under resan, om skadan har orsakats genom fel eller försummelse av bortfraktaren eller någon som han svarar för. Har personskada eller förlust av eller skada på handresgods uppstått i samband med förlisning, sammanstötning, strandning, explosion eller brand eller uppkommit till följd av fel i fartyget, måste bortfraktaren för att undgå ansvar enligt 14

§ visa att skadan inte har orsakats genom fel eller försummelse av honom eller någon som han ansvarar för. Bortfraktarens ansvar för varje resande är begränsat till 175 000 särskilda dragningsrätter vid personskada och till 1 800 särskilda dragningsrätter i fråga om handresgods. Ansvarsbegränsningsbeloppet får inte återopas om det visas att bortfraktaren själv har orsakat skadan uppsåtligen eller av grov vårdslöshet och med insikt om att sådan skada sannolikt uppkommer. Finns på resandens sida medvållande, kan skadeståndet jämkas enligt skadeståndslagen.

2.4. Utländsk lagstiftning

Sverige

Den svenska järnvägstrafiklagens (1985:192) skadeståndsrättsliga bestämmelser tillämpas både i tågtrafik och tunnelbane- och spårvagnstrafik. Lagen innehåller också bestämmelser om godsbefordringsavtal.

Skadeståndsansvaret är huvudsakligen ett strikt ansvar. Enligt lagens 2 kap. 2 § har järnvägen strikt ansvar för personskada som uppstår medan personen uppehåller sig i eller stiger på eller av ett järnvägsfordon. Har egendom som den resande bär på sig eller har med sig som handresgods skadats i samband med personskadan, svarar järnvägen på samma sätt för dessa skador. I andra fall än dessa ansvarar järnvägen för skador på handresgods och egendom som den resande bär med sig endast om vårdslöshet föreligger.

Enligt 5 kap. 1 § är strikt ansvar huvudregeln också när utomstående personer eller utomstående egendom skadas till följd av järnvägsdrift. Järnvägen är inte skyldig att ersätta en skada som har drabbat vare sig en resande eller en utomstående om skadan har förorsakats av omständigheter som inte kan hänföras till själva järnvägsdriften och som järnvägen inte hade kunnat undgå eller förebygga följderna av även om den hade vidtagit alla åtgärder som rimligen hade kunnat krävas av den.

Det strikta ansvaret gäller inte skador på motorfordon. Skadas förare eller passagerare i ett motordrivet fordon eller skadas ett sådant fordon eller egendom som befordras med ett sådant fordon, är järnvägen ansvarig endast om skadan har orsakats genom fel

eller försummelse från järnvägens sida eller genom bristfällighet i någon anordning för järnvägsdriften.

De skadestånd som betalas enligt järnvägs- trafiklagen bestäms i övrigt enligt vissa bestämmelser i 5 och 6 kap. skadeståndslagen (1972:207). Betydelsen av att den skadelidande själv har medverkat till skadan bedöms i de flesta fallen enligt skadeståndslagen. Järnvägens skyldighet att ersätta skador på handresgods och egendom som den resande bär på sig är begränsad till ett belopp som motsvarar hälften av sjukförsäkringens och folkpensionens årliga basbelopp. Beloppet är för närvarande ca 18 000 kronor.

Norge

Den norska loven om jernbaneansvar overfor reisende (10 juni 1997 Nr 777) gäller endast skador som drabbar resande och deras handbagage. Lagen tillämpas såväl i tågtrafik som tunnelbane- och spårvagnstrafik.

Järnvägen har enligt 3 § strikt ansvar för personskada som drabbar en resande medan han uppehåller sig i eller stiger av eller på ett tåg. Järnvägen ansvarar dock i allmänhet inte för skador som har berott på oväntade naturtilldragelser, sabotage, krigshändelser eller vissa andra omständigheter som befinner sig utanför järnvägens påverkningsskildigheter. För skador på handbagage och kläder som en person bär med sig eller på sig när han skadades har järnvägen strikt ansvar. Har handbagaget och kläderna skadats utan att någon personskada samtidigt har uppstått, ersätts bagaget och kläderna endast om vårdslöshet har förekommit.

Om den skadelidande har medverkat till skadan, kan järnvägens ansvar jämkas enligt allmänna skadeståndsregler. Ansvar för skador på bagage och kläder som personen hade på sig vid skadefallet är begränsat till ett maximibelopp, som är bundet till hälften av den norska folkpensionens basdel.

Andra skador i anslutning till spårtrafik än de som drabbar resande ersätts enligt skadeståndslagen (lov om skadeserstatning, 13 juni 1969 Nr 26). Skadorna ersätts om vårdslöshet har förekommit.

Danmark

Den danska lagen om ersättningsansvar för skador genom järnvägsdrift (Lov om erstatningsansvar for skade ved jernbanedrift

1921-03-11 nr 117) stiftades ursprungligen år 1921. Lagen ändrades i viss utsträckning år 1980.

Enligt lagens 1 § har järnvägen strikt ansvar för personskador som genom järnvägsdrift har vållats resande eller utomstående. Det strikta ansvaret gäller inte skador som den skadelidande själv eller någon som inte tillhör järnvägspersonalen har medverkat till uppsåtligen eller av vårdslöshet. I dessa fall ansvarar järnvägen endast om vårdslöshet har förekommit hos den. Har såväl järnvägen som den skadelidande medverkat till uppkomsten av skadan, avgörs frågan om skadeståndsansvar enligt arten av de fel som har påverkat skadan.

Enligt samma paragraf ersätts också skadat eller förstört handbagage eller personliga tillhörigheter som resanden har haft med sig. Dessa ersätts till högst 5 000 kronor per resande. Beloppet är indexbundet.

För skador på utomstående egendom har järnvägen strikt ansvar endast om skadan har uppstått genom brand i anslutning till järnvägsdrift.

Tyskland

I Tyskland regleras skadeståndsansvaret för trafik som löper på skenor i en lag om ansvarsskyldighet från 1978 (Haftpflichtsgesetz). Enligt lagens 1 § har spårtrafikidkare i regel strikt ansvar för person- och egendomsskador. Ansvar för skador som har inlämnats till förvaring eller för befordran, om inte den resande har föremålet med sig eller under sin uppsikt. Spårtrafikidkaren befrias från ansvar om skadan har vållats genom en övermäktig händelse (höhere Gewalt).

Om trafiken idkas längs en gata som är avsedd för allmän trafik, är ansvaret ett culpaansvar med omvänd bevisbörda. Spårtrafikidkaren är fri från ansvar om skadan har vållats av en sådan oundviklig händelse som inte beror på fel i fordonet eller vid framförandet av detta och transportföretaget har visat behövlig omsorg. Oundgängliga är enligt paragrafen i synnerhet händelser som beror på att den skadelidande, en utomstående tredje person eller ett djur har medverkat till skadan.

I lagens 9 och 10 § sätts vissa övre gränser för ersättningsskyldigheten. Maximiersättningen för sakskador är t.ex. i allmänhet 100 000 tyska mark per olycksfall.

I lagen föreskrivs också bl.a. om hur ersättningen för personskada skall bestämmas samt om periodisk ersättning. I den tyska civilrättslagen (BGB) finns bestämmelser om preskription samt om hur skadeståndsskyldigheten påverkas av att den skadelidande själv har medverkat till skadeståndsskyldigheten.

Österrike

I Österrike stiftades 1959 en lag om ansvar för ersättning av skador i järnvägstrafik och trafik med motorfordon (Bundesgesetz vom 21.1.1959 über die Haftung für der Ersatz von Schäden aus Unfällen beim Betrieb von Eisenbahnen und beim Betrieb von Kraftfahrzeugen, 1959/48). Lagen gäller med vissa undantag samtliga person- och saksador, inklusive skador på handbagage. Lagen tillämpas dock bl.a. inte på personer som olovligen reser utan biljett eller skador på gods som lämnats till järnvägen för befordran.

Ansvar uppstår i allmänhet till följd av vårdslöshet så, att bevisbördan är omvänd. Järnvägen ansvarar för skador som omfattas av lagen ifall den inte förmår visa att ansvaret har vållats av en oundviklig händelse, som inte har berott på felaktigheter hos järnvägen eller fordonet eller driftsstörning vid framförandet av detta samt att järnvägsföretaget har iakttagit nödig omsorg. Oundviklig anses en händelse vara i synnerhet om den har berott på att den skadelidande, en utomstående tredje person eller ett djur har medverkat till skadan.

I lagen finns också bestämmelser om den skadelidandes medvållande, ansvarsfördelning mellan flera ansvarsskyldiga, skador som skall ersättas, skadeståndets maximibelopp samt preskription.

2.5. Internationella avtal och gemenskapsrätten

Enhetliga rättsregler för avtal om internationell järnvägsbefordran av resande och resgoods (CIV)

Bestämmelser om skador i samband med järnvägstransporter ingår i konventionen den 9 maj 1980 om internationell järnvägstrafik (COTIF, FördrS 5/1985), till vilken Finland har anslutit sig. Järnvägarnas ansvarighet för resandes död eller kroppsskada regleras i de

enhetliga rättsreglerna för avtal om internationell järnvägsbefordran av resande och resgoods, vilka finns i bihang A till konventionen. COTIF-konventionen har bringats i kraft genom lagen 58/1985.

Enligt artikel 1 i bihanget tillämpas de enhetliga rättsreglerna med vissa undantag på all befordran av resande och resgoods som sker inom minst två staters områden. Reglerna blir tillämpliga uteslutande på linjer som är upptagna på en särskild lista som avses i konventionen. För Finlands vidkommande har på listan antecknats de viktigaste järnvägsförbindelserna, vissa sjöfartslinjer från Helsingfors, Åbo och Vasa samt en busslinje i Haparanda som sammanbinder järnvägslinjerna med varandra. CIV-reglerna tillämpas på transporter under vilka sjöförbindelser anlitas så, att befordran först sker längs en järnvägslinje i Finland, därefter med en sjöfartslinje och därefter igen med en järnvägslinje i t.ex. Sverige eller Tyskland. Vid sådan internationell befordran tillämpas CIV-reglerna också på den del av transporten som sker med järnväg inom Finland.

Artikel 3 i CIV-reglerna ger en stat möjlighet att förbehålla sig rätt att inte tillämpa samtliga bestämmelser om järnvägarnas ansvarighet för resandes död eller kroppsskada på en resande som inom dess territorium faller offer för en olycka, förutsatt att resanden är medborgare i ifrågavarande stat eller har sitt hemvist där. Finland har gjort ett sådant förbehåll, eftersom bestämmelserna i konventionen reglerar ansvaret på ett sätt som skiljer sig från de inomstatliga bestämmelserna.

Enligt 1 § i artikel 26 i CIV-reglerna har järnvägen strikt ansvar för skada som uppkommer till följd av att resande avlider eller åsamkas kroppsskada eller eljest utsätts för kroppsligt eller psykiskt men genom olyckshändelse som har samband med järnvägsdriften och som inträffar medan den resande befinner sig i järnvägsvagn eller stiger på eller av en sådan vagn. Enligt det andra stycket i samma paragraf är järnvägen på samma sätt ansvarig för fullständig eller partiell förlust av eller skada på föremål, vilket en resande som kommer till skada genom sådan olyckshändelse hade på sig eller hade med sig som handresgoods. I begreppet handresgoods inbegrips också djur som resanden hade med sig. Om inte personskada uppstår vid olyckshändelsen, ansvarar järnvägen enligt artikel 47 för skada på föremål och djur

som det åligger den resande att övervaka samt för föremål som den resande bär på sig endast i de fall då skadan har orsakats av fel eller försummelse från järnvägens sida.

Enligt 2 § i samma artikel 26 är järnvägen fri från ansvarighet om olyckshändelsen orsakats av omständighet som ej är hänförlig till själva järnvägsdriften eller en tredje mans beteende och som järnvägen, även om den har iakttagit den omsorg som förhållandena påkallat inte har kunnat undvika eller förebygga följderna av. Järnvägen blir också delvis eller helt fri från ansvar i den utsträckning som olyckshändelsen beror på fel eller försummelse av den resande eller på ett beteende av denne som avviker från resandes normala beteende.

En revidering av CIV-reglerna förbereds. Väsentliga förändringar av järnvägarnas skadeståndsansvar är dock inte att vänta.

Överenskommelsen mellan Finland och Ryssland om järnvägssamtrafik

Finland och Ryska federationen ingick den 16 april 1996 en överenskommelse om järnvägssamtrafik mellan Finland och Ryssland (FördrS 48/1997). Avtalet har trätt i kraft genom lag 625/1997 den 19 juli 1997. Överenskommelsen ersatte en överenskommelse om samtrafik från 1947. I överenskommelsen finns inga bestämmelser om ersättande av skador eller om tillämplig lag.

Enligt överenskommelsen har det finska trafikministeriet och det ryska järnvägsministeriet rätt att inom ramen för sin behörighet ingå separata överenskommelser om bl.a. villkoren för befordran av resande och resgoods. Mellan ministerierna bereds som bäst en överenskommelse om sådana villkor.

Ömsesidiga internationella järnvägsöverenskommelser

På det internationella planet har järnvägarna inom ramen för Internationella järnvägsförbundet (UIC) ingått flera inbördes överenskommelser om järnvägstrafik. Överenskommelsen om ömsesidig användning av godsvagnar i internationell trafik (RIV) har bl.a. bestämmelser om ersättning för skadade vagnar. Enligt punkt 68 i överenskommelsen bär varje järnväg ansvaret för samtliga person- och egendomsskador, som på dess bannät förorsakats av vagnar, lasttillbehör, be-

hållare, lastpallar eller pallboxar, såvida inget annat framgår av avtalets bestämmelser.

Enligt punkt 19 i överenskommelsen har den som äger vagnen rätt till ersättning då någon av dess vagnar respektive någon boggi har blivit svårt skadad. Den järnväg på vars bannät skadan har inträffat har strikt ansvar för skadan. I förhållandet mellan järnvägsföretaget och den som äger vagnen har den som äger vagnen i allmänhet strikt ansvar för samtliga skador som användningen av vagnen i trafik har förorsakat järnvägsföretaget eller någon annan som äger vagnen. Den som äger vagnen kan i allmänhet undgå detta ansvar om den kan visa att skadan har vållats av något hos järnvägsföretaget. För skador som drabbar andra utomstående svarar enligt överenskommelsen den som äger vagnen enligt nationell lagstiftning.

EG:s bestämmelser om järnvägstrafik

De viktigaste gemenskapsrättsliga bestämmelserna om spårtrafik ingår i rådets direktiv om utvecklingen av gemenskapens järnvägar (91/440/EEG). Avsikten med direktivet är att öka effektiviteten hos gemenskapens järnvägar bl.a. genom att skilja banhållningen från transportverksamheten, varvid åtminstone räkenskaperna skall särskiljas. Direktivet förutsätter att tillgång till järnvägsinfrastrukturen skall beredas sammanslutningar av järnvägsföretag som utför internationella transporter eller enskilda järnvägsföretag som utför internationella kombinerade godstransporter. I Finland har direktivet trätt i kraft genom bannätslagen. Kommissionen har i juli 1995 lagt fram ett förslag om att ändra direktivet så, att rätten att få tillträde till järnvägsinfrastrukturen skall utsträckas till all internationell och nationell godstransport samt dessutom till internationell persontrafik. I sin vitbok "En strategi för vitalisering av gemenskapens järnvägar" meddelade kommissionen i juli 1996 att den har för avsikt att undersöka hur konkurrens bäst kan införas också i internationell persontrafik.

Principerna för tillträde till järnvägsinfrastrukturen och uttagning av avgifter bestäms i rådets direktiv 95/19/EG om tilldelning av järnvägsinfrastrukturkapacitet och uttag av infrastrukturavgifter. Direktivet ger medlemsstaterna rätt att föreskriva att ansökning-

ar om tillträde till järnvägsinfrastrukturen skall åtföljas av en deposition eller att en liknande säkerhet skall ställas. I direktivet ingår också bestämmelser om hur säkerheten hos järnvägsmaterielet skall säkerställas i samband med att 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 om utvecklingen av gemenskapens järnvägar. Varje inom gemenskapen etablerat järnvägsföretag har rätt till sådant tillstånd om företaget uppfyller villkoren i direktivet. Enligt direktivet skall järnvägsföretaget kunna visa att det kontinuerligt är i stånd att uppfylla 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, särskilt avseende passagerare, bagage, gods, post eller tredje part. Bägge dessa direktiv har trätt i kraft i Finland genom en ändring av bannätslagen (447/1997) den 1 juli 1997.

2.6. Bedömning av nuläget

Förändringen av spårtrafiken

Även om lagen ang. ansvarighet för skada i följd av järnvägsdrift från 1898 på sin tid var progressiv, är den nu föråldrad. Under detta århundrade har fältet för strikt ansvar breddats såväl inom lagstiftningen som rättspraxis så, att det nu är betydligt mer omfattande än enligt nämnda lag. Inom andra trafikformer är skadeståndsansvaret nu huvudsakligen strängare än inom spårtrafiken.

För den skadelidande kan lagen ang. ansvarighet för skada i följd av järnvägsdrift leda till ett oskäligt resultat, eftersom medvållande hos honom ofta leder till förlust av hela ersättningen. Jämfört med annan lagstiftning är lagens bestämmelser om medvållande till skadan klart föråldrade. I nya speciallagar om skadestånd nedsätts ersättningen för personskador i allmänhet endast om graden av medvållande minst har motsvarat grov vårdslöshet.

Lagen ang. ansvarighet för skada i följd av järnvägsdrift är också föråldrad särskilt med

hänsyn till den utveckling som har skett inom tågtrafiken. I Finland har man separerat järnvägstrafiken från banhållningen. I framtiden torde utvecklingen inom EU medföra att bannätet i allt högre grad öppnas för fri konkurrens. I en eventuell konkurrenssituation kräver såväl hänsyn till den skadelidande som jämbördiga konkurrensvillkor en tidsenlig reglering av skadeståndsansvaret.

Bestämmelser som berör spårvagnar

Enligt hävdvunnen rättspraxis har lagen ang. ansvarighet för skada i följd av järnvägsdrift tillämpats också på spårvagnsolyckor. Detta har lett till att skadeståndsreglerna för dessa olycksfall är andra än de som gäller skador vållade av motorfordon. Om en fotgängare blir överkörd av en bil, medför det strikta ansvaret enligt trafikförsäkringslagen att han inte behöver visa att t.ex. bilföraren har gjort sig skyldig till vårdslöshet. Blir han däremot överkörd av en spårvagn, måste han kunna visa att t.ex. spårvagnsföraren har förfarit ovarsamt.

Ur den skadelidandes synvinkel är ovan nämnda skadefall likartade, och från hans synpunkt kan inga grunder framföras till stöd för att ansvaret för skadorna skall bedömas olika. När spårvagnar rör sig i stadstrafik befinner de sig i samma situation som alla andra motorfordon. Därför föreligger inget särskilt behov att för spårvagnstrafikens vidkommande göra undantag från skadeståndsrättsliga principer som gäller motorfordon.

Trafikförsäkringslagen kunde i princip utsträckas till att också gälla spårvagnstrafik. Utvecklingen av eventuella nya former av spårtrafik kunde dock i framtiden göra det svårt att skilja mellan de olika formerna av denna trafik. I andra länder täcker de lagar som reglerar ansvaret inom spårtrafiken i allmänhet samtliga former av spårtrafik.

Det är därför motiverat att skadeståndsreglerna för spårvagnar inte heller i Finland ingår i trafikförsäkringslagen utan i samma lag som gäller andra former av spårtrafik. Om detta alternativ väljs, innebär den tolkning som hittills har tillämpats i rättspraxis också att det rådande läget inte ändras. För att den skadelidandes rätt till skadestånd i marktrafiken inte skall vara slumpmässigt beroende av vilket fordon skadevållaren har använt, är det motiverat att de skadestånds-

regler som gäller spårtrafiken ändras så att de huvudsakligen överensstämmer med trafikförsäkringslagen.

Internationell utveckling

Genom internationella avtal har Finland delvis förbundit sig till ett strängare ansvar för internationella järnvägstransporter än vad som nationellt gäller för järnvägstransporter inom Finland. Om en finländare utomlands lider skada under en sådan internationell transport som avses i CIV-reglerna, har han enligt gällande regler i allmänhet rätt att få sin skada ersatt i större utsträckning än om skadan hade inträffat i trafik inom Finland. En utländsk resenär som omfattas av CIV-reglerna kan likaså ha en mer omfattande rätt till skadestånd för en olyckshändelse som har inträffat i Finland än en finländare som har skadats i samma olyckshändelse. En sådan situation kan inte anses rättvis.

Behovet av obligatorisk försäkring

Enligt 9 § bannätslagen skall ett järnvägsföretag som idkar järnvägstrafik ha en ansvarsförsäkring eller ett annat motsvarande arrangemang för sådan skada som vållats någon annan vid idkande av järnvägstrafik och för vilken järnvägsföretaget ansvarar på grundval av lag eller avtal. Lagen gäller inte privatjärnvägar eller museijärnvägar. De som trafikerar sådana järnvägar är följaktligen inte skyldiga att ha någon ansvarsförsäkring.

Enskilda industriella företag som bedriver järnvägstrafik på sina egna spår eller trafikerar det allmänna bannätet med egna vagnar har oftast allmänna ansvarsförsäkringar som täcker också denna trafik. Även Finlands enda återstående museijärnväg, som finns i Jokioinen, har en ansvarsförsäkring för de skador som järnvägstrafiken på denna järnväg kan vålla. En ansvarsförsäkring för skador i spårtrafik har också förutsatts innan tåg av museikaraktär har tillåtits trafikera längs det allmänna bannätet. Helsingfors stads trafikverk har också en ansvarsförsäkring för de skador som metro- och spårvagnstrafiken kan medföra.

Eftersom det är uppenbart att samtliga betydande idkare av spårtrafik redan nu har försäkringar som åtminstone delvis täcker en del av deras skadeståndsansvar, föreslås i propositionen inga bestämmelser om obligatorisk ansvarsförsäkring. Den skadelidandes

rättsskydd kan anses tillräckligt tryggt också utan obligatorisk försäkring.

Den viktigaste ägaren av järnvägar är Finnska Staten, vars bannät förvaltas av Banförvaltningscentralen. De viktigaste övriga banhållarna, nämligen Helsingfors stad och industriföretagen, har redan nu tecknat eller torde komma att teckna försäkringar för det skadeståndsansvar som enligt lagförslaget skall vara förknippat med banhållning. Inte heller när det gäller banhållarna har det framkommit faktorer som skulle tyda på att obligatorisk försäkringsplikt borde införas.

3. Propositionens mål och de viktigaste förslagen

Den skadelidandes ställning

En skadelidande har för närvarande inte alltid samma rätt till skadestånd, utan rätten är beroende av vilken form av landtrafikfordon som har vållat skadan. De rådande skillnaderna kan inte anses motiverade från den skadelidandes synpunkt. Propositionen utgår från att de skadelidande skall vara jämbördiga oberoende av vilket transportsätt eller trafikmedel som har anlitats när skadan uppstod. Det primära målet är att förenhetliga bestämmelserna om skador i landtrafik.

Lagförslaget gäller all spårtrafik. De bestämmelser som föreslås gälla denna trafik skall till sitt innehåll huvudsakligen motsvara dem som råder inom vägtrafiken. För de skadelidande är det rättvist att rätten till ersättning i så hög grad som möjligt bestäms enligt samma principer såväl inom vägtrafiken som inom spårtrafiken. Detta är motiverat också därför att försäkringsbolagen i så fall vid ersättning av spårtrafikskador kan följa samma principer som i fråga om ersättningar enligt trafikförsäkringslagen.

Järnvägstrafikens särdrag

Reglerna om skadestånd inom spårtrafiken kan inte fullständigt motsvara trafikförsäkringslagens bestämmelser. Järnvägstrafiken skiljer sig på så väsentliga punkter från motorfordonstrafiken att det inte ens i princip har ansetts möjligt att utvidga tillämpningen av trafikförsäkringslagens ersättningssystem till järnvägstrafiken. Smärre skillnader mellan lagförslaget och trafikförsäkringslagen uppstår redan av den anledningen att trafikförsäkringslagen reglerar försäkringsgivarens

ersättningsansvar, medan lagförslaget gäller spårtrafikidkares ersättningsansvar.

De viktigaste skillnaderna beror dock på att järnvägs- och metrotrafiken bedrivs separat från annan trafik på särskilda banområden som i huvudsak också är avstängda så, att det i allmänhet är förbjudet eller straffbart att utan tillstånd beträda området. Den materiel som används inom spårtrafiken skiljer sig också till sina egenskaper och funktioner totalt från den som används i motorfordonstrafiken. Även trafikledningssystemen är olika. I rättspraxis påverkas också tolkningen av rättsreglerna, även när de har samma innehåll, av att möjligheterna att undvika överraskande skadefall är mindre i järnvägstrafiken än i motorfordonstrafiken. Bromssträckan för ett snälltåg som framförs i full fart är t.o.m. under goda förhållanden ca en kilometer lång.

Järnvägstrafiken skiljer sig från vägtrafiken också på den punkten att för den inte finns lagstiftning som skulle motsvara vägtrafiklagstiftningen. I bedömningen av ansvarsgrunderna kan man dock få hjälp av Banförvaltningscentralens tågsäkerhetsstadga.

Det strikta ansvaret

För att de som lider skada i spårtrafiken skall jämföras med skadelidande inom andra transportsätt behövs bestämmelser om att skadeståndsansvaret inom spårtrafiken baserar sig på strikt ansvar, dvs. ansvar oberoende av vårdslöshet. Lagförslaget preciserar och utvidgar det strikta ansvar som en spårtrafikidkare och banhållare har för skada i spårtrafik. Förslaget ändrar dock inte väsentligt utgångspunkterna för den gällande lagstiftningen eller hävdvunna principer i rättspraxis. Strikt ansvar föreslås gälla i en omfattning som motsvarar bestämmelserna för andra transportsätt, internationella överenskommelser samt de principer som den senaste tiden har stabiliserats inom skadeståndsrättslig lagstiftning och rättspraxis.

Inom spårtrafiken kan det strikta ansvaret motiveras med att säkerheten inom spårtrafiken i första hand är beroende av trafikidkarens och banhållarens åtgärder och att den skadelidande har mycket små möjligheter att påverka den fara som trafiken medför. Till den del som den skadelidande har haft möjlighet att påverka uppkomsten av skadan - t.ex. i en plankorsning - kunde ersättnings-

ansvaret bedömas med hänsyn till att den skadelidande själv har medverkat till skadan.

Strikt ansvar är motiverat också därför att spårtrafikskador är förenade med tekniska bevisproblem. En skadelidande har mycket svårt att bevisa att vårdslöshet har förekommit hos spårtrafikidkaren eller banhållaren, eventuellt genom brott mot säkerhetsföreskrifterna.

Enligt förslaget skall spårtrafikidkaren dock inte ha strikt ansvar för skada som genom sammanstötning av spårfordon och motorfordon förorsakas motorfordonet eller personer eller egendom som befinner sig i detta. Undantag från principen om strikt ansvar föreslås också för det fall att skadan beror på en övermäktig tilldragelse. En balanserande faktor utgörs dessutom av lagförslagets bestämmelser om medvållande, enligt vilka ersättningen kan nedsättas eller helt förvägras.

Obegränsat ansvar

I vissa remissutlåtanden har föreslagits kvantitativ begränsning av ansvarsskyldigheten, vilket skulle innebära att den ansvarsskyldige inte vore ansvarig för skador som överstiger ett bestämt markbelopp, som skulle anges i lagen. Sådana ansvarsbegränsningar ingår i de ersättningssystem för andra transportsätt vilka grundar sig på internationella överenskommelser. Genom att begränsa ansvarsbeloppet har man försökt balansera upp det strikta ansvaret och på detta sätt skapa förutsättningar för att konventionerna skall godkännas i så stor utsträckning som möjligt.

I motsats till vad som gäller bestämmelserna inom andra transportformer baserar sig lagförslaget inte omedelbart på någon internationell konvention som skulle förutsätta begränsning av ansvarsbeloppet. Även CIV-reglerna utgår från att ansvaret för personskador inte begränsas till något bestämt belopp. Reglerna tillåter dock inom vissa gränser förekomsten av nationella bestämmelser som begränsar ansvaret till ett visst maximitbelopp. Inte heller lagen ang. ansvarighet för skada i följd av järnvägsdrift begränsar på något sätt ansvarsbeloppet. Sådana begränsningar skulle därför försvaga den skadelidandes ställning jämfört med vad som nu är fallet. Av denna orsak föreslås i lagförslaget ingen begränsning av ansvarsbeloppet.

Spårfordons och motorfordons sammanstötning

Vid utvecklingen av systemet för ersättning av trafikskador har man utgått från att motorfordon och spårfordon såsom skadevållare är jämbördiga. I förhållandet mellan dessa fordon har strikt ansvar därför inte ansetts motiverat i samma utsträckning som när skadan drabbar objekt utanför trafiken. Samma utgångspunkt har ansetts motiverad också inom systemet för ersättning av skador i spårtrafik. Enligt lagförslaget skall skador som drabbar motorfordon eller personer eller egendom som befinner sig i sådana fordon ersättas såsom skada i spårtrafik om skadan har förorsakats genom vårdslöshet på spårtrafikidkarens sida.

Skada genom sammanstötning skall dock ersättas oberoende av vårdslöshet, om skadan har berott på att spårfordonet rörde sig eller stod på ett sätt som stred mot trafikreglerna eller att fordonet eller den trafikled, det spår eller den anordning som användes för spårtrafiken belastades av fel eller var i bristfälligt skick eller på att fel förekom i ledningen av spårtrafiken. Likaså skall skador som genom sammanstötningen har drabbat spårfordonets passagerare ersättas enligt reglerna för strikt ansvar.

Eftersom grunden för ansvaret för ovan nämnda skador genom sammanstötning och betydelsen av den skadelidandes medvållande regleras på samma sätt i lagförslaget och trafikförsäkringslagen, skall enligt förslaget det ansvar som är förknippat med användningen av ett spårfordon och det ansvar som är förknippat användningen av ett motorfordon bestämmas enligt samma grunder när det är frågan om att ett annat fordon har använts och personer har uppehållit sig i detta. Den föreslagna regleringen klarlägger ansvarsförhållandena vid sammanstötningar mellan en spårvagn och ett motorfordon eller ett tåg och ett motorfordon. Det är motiverat att den skadelidande har samma rätt till ersättning enligt bägge systemen. En enhetlig reglering underlättar också ansvarsfördelningen och bestämningen av regressansvaret mellan de olika parterna.

Övermäktig händelse

Enligt den gällande lagen ang. ansvarighet för skada i följd av järnvägsdrift ansvarar järnvägen bl.a. inte för skador till följd av

övermäktiga tilldragelser. Även i annan lagstiftning har man ansett det behövligt att balansera reglerna om ansvar oberoende av vårdslöshet genom att t.ex. föreskriva en övre gräns för ansvarsskyldigheten eller ta in bestämmelser om övermäktiga händelser eller andra särskilda grunder för befrielse från ansvar. Det är möjligt att skyldigheten att ersätta skador i spårtrafik även utan en uttrycklig bestämmelse i lag genom rättspraxis kunde lindras för vissa övermäktiga händelserns vidkommande.

Speciallagarnas bestämmelser om övermäktiga händelser är inte enhetliga och bildar inte inbördes en sådan konsekvent helhet på basis av vilken betydelsen av en övermäktig händelse för ersättningsansvaret allmänt kunde bedömas i anslutning till frågan om strikt ansvar. Eftersom det utan bestämmelser i lagen skulle förbli oklart vilken skadeståndsskyldighet en spårtrafikidkare och banhållare har när en övermäktig händelse inträffar, föreslås en elastiskt formulerad bestämmelse om att det strikta ansvaret inte skall gälla de mest överraskande övermäktiga händelserna. Vilka händelser som skall betraktas såsom övermäktiga uttrycks i lagförslaget på ett något allmännare sätt än i artikel 26 i CIV-reglerna, där frågan regleras i 2 § punkt a och c. I sista hand avses bedömningen av de eventuella tillämpningssituationerna överlåtas till rättspraxis.

Medvållande hos den skadelidande

Bestämmelserna om medvållande i den gällande lagen ang. ansvarighet för skada i följd av järnvägsdrift motsvarar inte den utveckling som ägt rum inom annan lagstiftning. Principen har varit den att om skadevållaren har ett strikt ansvar, bedöms även den skadelidandes medvållande till skadan i allmänhet mildare än enligt allmänna skadeståndsrättsliga regler. Annan än grov vårdslöshet medför följaktligen inte nedsättning av ersättning t.ex. enligt patientskadlagen (585/1986) och atomansvarighetslagen (484/1972). Enligt lufttransportlagen kan dock ersättningen jämkas om vårdslöshet på den skadelidandes sida har medverkat till skadan.

Även i fråga om personskador vållade genom spårtrafik är det motiverat att reglerna om medvållande är lindrigare än vad de allmänna skadeståndsrättsliga reglerna föreskriver. När det gäller andra än personskador,

kan medvållande oftare beaktas såsom en faktor som påverkar skadeståndsbeloppet. En sådan skillnad kan motiveras med behovet att personskador skall ersättas så fullständigt som möjligt. De sociala och humanitära grunder som talar för att samtliga personskador inom trafiken skall ersättas till fullt belopp är inte direkt tillämpliga på egendoms-skador.

I fall reglerna om medvållande i lagen om ansvar i spårtrafik får ett annat innehåll och en annan tolkning än enligt trafikförsäkringslagen, kan det uppstå situationer där skador som ett tåg har vållat i en plankorsning ersätts enligt trafikförsäkringslagen, men ersättning inte kan fås av spårtrafikidkaren eller banhållaren. Eftersom en sådan situation inte kan anses ändamålsenlig eller rättvis med hänsyn till vem ansvaret skall drabba, föreslås i lagförslaget att reglerna om medvållande skall motsvara trafikförsäkringslagens regler.

Solidariskt ansvar

Enligt gällande lag ang. ansvarighet för skada i följd av järnvägsdrift är ägaren av en järnväg som åt någon annan överlåter rätten att på järnvägen befordra personer och gods solidariskt ansvarig med järnvägens innehavare för skada som järnvägsdriften vållar. Eftersom spårtrafikskador ofta medför svårösta frågor om solidariskt ansvar, är det också motiverat att i lagen för tydlighetens skull tas in regler om solidariskt ansvar samt en bestämmelse om ansvarsfördelning som något exaktare än bestämmelserna i skadeståndslagen reglerar denna fördelning. I propositionen föreslås att det solidariska ansvaret skall utvidgas till att omfatta alla spårtrafikidkare och banhållare som är delaktiga i en skada som inträffar i spårtrafiken.

Den skadelidande har rätt att söka ersättning av vem som helst av de ansvariga. Banförvaltningscentralen och VR Aktiebolaget har ett inbördes avtal om att en resande kan söka ersättning av spårtrafikidkaren även för skador som banhållaren i sista hand ansvarar för. Även i denna lag kunde föreskrivas att spårtrafikidkaren i första hand skall vara ersättningsskyldig. En sådan lösning kunde också vara motiverad med hänsyn till den skadelidande. Spårtrafikidkare är dock enligt lagförslaget inte enbart VR Aktiebolaget, utan också bl.a. ägare av enskilda

vagnar samt företag som med användning av spårmateriel utför entreprenadarbeten på banan. Det är inte motiverat att ålägga dessa spårtrafikidkare ett primärt ansvar, varför ingen bestämmelse om primär ersättnings-skyldighet föreslås i lagförslaget.

Enligt lagförslaget kan den ersättningsskyldige bli solidariskt ansvarig bl.a. tillsammans med trafikförsäkringsbolaget. Ett sådant ansvar kan uppstå när ett spårfordon kolliderar med en bil. I så fall skall bl.a. passagerarna i spårfordonet och utomstående få ersättning för sina skador såväl enligt lagförslaget som enligt trafikförsäkringslagen. En separat bestämmelse om solidariskt ansvar i dessa fall har inte ansetts behövlig, eftersom det enligt allmänna skadeståndsrättsliga principer är klart att när två eller flera är skyldiga att ersätta samma skada, svarar de solidariskt för denna. Dock föreslås att till trafikförsäkringslagen skall fogas en ny paragraf om hur ersättningsskyldigheten fördelas enligt de olika lagarna. Ansvaret skall fördelas enligt samma principer som tillämpas vid fördelning av ansvaret för en trafikskada mellan flera trafikförsäkringsbolag.

Ägarens ansvar

Enligt lagförslaget ansvarar ägaren av ett spårfordon och den som använder spårfordonet i trafik solidariskt för skador som användningen av spårfordonet vållar. I vissa av remissutlåtandena framförs den tanken att bestämmelserna om spårfordonsägarens ansvar skall strykas ur lagförslaget.

Ägaransvarets betydelse ligger framför allt däri, att det primärt är ägaren som är skyldig att se till att spårfordonet är i skick. När fordonet används är det ägaren som får nytan, varför det är motiverat att han också tar sin del av ansvaret för de skador som användningen vållar. Ansvaret kan också bidra till att ägaren innan han överlämnar besittningen av fordonet till någon annan tar reda på vilka resurser denne har att ansvara för eventuella skador. Eftersom det dessutom för den skadelidande är viktigt att det i alla situationer finns en solvent betalare som är skyldig att ersätta skadan, är det motiverat att föreskriva att också spårfordonets ägare skall vara ansvarsskyldig. En situation där ägaren inte är ansvarig för skador som användningen av hans spårfordon medför, skulle göra det möjligt att genom ägarar-

rangemang kringgå det strikta ansvaret.

Ägaren kan i allmänhet kanalisera sitt eventuella skadeståndsansvar till den som har använt spårfordonet i trafik, eftersom det solidariska ansvaret mellan ägaren och användaren av fordonet enligt allmänna skadeståndsrättsliga principer delas så, att ersättningsansvaret för skadan i sista hand drabbar den som har haft möjlighet att påverka uppkomsten av skadan, dvs. i allmänhet användaren av fordonet. Eftersom ägaren av ett spårfordon endast föreslås ansvara för skador som genom ett kausalsamband kan visas bero t.ex. på att en honom tillhörig vagn har befunnit sig i bristfälligt skick, blir ägarens ansvar inte oskäligt.

Även i annan transporträttslig lagstiftning finns motsvarande bestämmelser om ägarens ansvar. Enligt t.ex. luftfartslagen ansvarar luftfartygets ägare, innehavare och operatör gemensamt för en skada som genom användningen av ett luftfartyg för luftfart åsamkas en person eller egendom som inte transporteras i samma luftfartyg. Likaså föreskrivs bl.a. i trafikförsäkringslagen, vattenlagen, elsäkerhetslagen (410/1996) och i andra bestämmelser som reglerar området för strikt ansvar att förutom innehavaren också ägaren är ersättningsskyldig.

Överensstämmelse med CIV-reglerna

Förslaget motsvarar till väsentliga delar de CIV-regler som iaktas inom den internationella järnvägstrafiken inom Finland, med undantag av trafiken till Ryssland. Bestämmelserna i lagförslaget överensstämmer dock inte fullständigt med de regler som tillämpas i internationell trafik, även om detta föreslås i vissa remissutlåtanden.

De viktigaste skillnaderna mellan lagförslaget och CIV-reglerna gäller skador på handresegods. De undantag som föreslås innebär att den skadelidande försätts i en bättre ställning än vad som vore fallet enligt CIV-reglerna. Skillnaderna är dock små och har inte stor betydelse för de ersättningsskyldiga.

Dessa avvikelser i förhållande till CIV-reglerna medför att en utländsk CIV-resenär delvis kan komma att få sämre ersättning för en skada i spårtrafik som har inträffat i Finland än en finländare eller i Finland permanent bosatt person som reser med en inhemsk biljett eller CIV-biljett. Eftersom bestämmelserna i lagförslaget, till följd av det

förbehåll som Finland har gjort, på finskt territorium alltid skall tillämpas i stället för CIV-reglerna om personen i fråga är finsk medborgare, kommer ersättningen för en finländsk CIV-resenär att bestämmas på ett sätt för den del av resan som sker på finskt territorium och på ett annat sätt för den del av resan som sker utomlands. Skillnaderna är dock så ringa att de knappt alls har praktiskt betydelse.

Förhållandet till annan skadestånd- och försäkringslagstiftning

Enligt lagförslaget kan skadorna bli ersatta också med stöd av andra lagar. Skador i spårtrafik kan ersättas bl.a. med stöd av trafikförsäkringslagen, lagen om olycksfallsförsäkring (608/1948), sjukförsäkringslagen (364/1963), elsäkerhetslagen, skadeståndslagen, produktansvarslagen (694/1990) och lagen om ersättning av brottsskador av statsmedel (935/1973). Det skall vara möjligt att tillämpa lagen om ansvar i spårtrafik parallellt med andra lagar som eventuellt kan tillämpas för ersättning av motsvarande skador. Den skadelidande kan då välja om han söker ersättning med stöd av lagen om ansvar i spårtrafik eller någon annan lag. Dock skall den skadelidande naturligtvis inte ha rätt att med stöd av flera lagar få en ersättning som överstiger den skada som han har lidit.

När ersättning har betalats med stöd av någon annan lag, skall betalaren ha regressrätt mot den ersättningsskyldige, enligt de principer som framgår av skadeståndslagen samt allmänna skadeståndsrättsliga principer. Regressrätten kan också grunda sig på någon uttrycklig bestämmelse i speciallag.

Val av tillämplig lag i trafiken till Ryssland

Finland står i beråd att ansluta sig till en konvention om tillämplig lag för avtalsförpliktelser, som öppnades för undertecknande i Rom den 19 juni 1980. Konventionen bestämmer vilket lands lag som skall tillämpas på transportavtal som berör järnvägstrafiken till Ryssland, eftersom överenskommelsen om järnvägssamtrafik mellan Finland och Ryssland inte innehåller några bestämmelser om tillämplig lag.

När parterna inte har avtalat om tillämplig lag, skall enligt Romkonventionen tillämpas lagen i det land till vilken avtalet närmast

har anknytning. Om avtalet ingås som ett led i affärsverksamhet, antas avtalet ha den närmaste anknytningen till det land där den av parterna som ansvarar för fullgörandet av den för avtalet karakteristiska prestationen har sitt huvudsakliga verksamhetsställe. Skall enligt avtalet prestationen fullgöras från ett annat verksamhetsställe, anses avtalet ha den närmaste anknytningen till det land där detta verksamhetsställe är beläget.

Enligt konventionen saknar antagandena dock betydelse om det av de samlade omständigheterna framgår att avtalet har närmare anknytning till något annat land. Konventionen innehåller dessutom en särskild bestämmelse om godstransportavtal. Av bestämmelsen följer att i järnvägstrafiken mellan Finland och Ryssland enligt konventionen i allmänhet skall tillämpas rysk lag när avtalsparten är de ryska järnvägarna och finsk lag när avtalsparten är VR Aktiebolaget. Även ett avtal med den ryska järnvägen kan dock ha närmare anknytning till Finland, varvid finsk lag blir tillämplig.

Även om konventionen skulle medföra att en främmande stats lag blir tillämplig, kan finsk domstol enligt artikel 7.2 i konventionen tillämpa vissa tvingande regler i finsk lag. Tillämpliga kan bli sådana tvingande regler som är avsedda att tillämpas oavsett vilken lag som väljs. Bestämmelserna i den föreslagna lagen om en passagerares rätt till ersättning torde kunna betraktas som sådana internationellt tvingande regler åtminstone då passagerarens ersättningskrav bygger på skada som har åsamkats i spårtrafik i Finland. Dessa kan således tillämpas även då rysk lag i övrigt skall tillämpas på ett transportavtal.

4. Propositionens verkningar

Lagförslaget innebär en breddning av banhållarens ansvar. Detta kan medföra tilläggs-kostnader främst för Banförvaltningscentralen. Eftersom ökningen av ersättningsansvaret beror på enskilda slumpmässiga skador, är det inte möjligt att på förhand bedöma tilläggs-kostnaderna. Till övriga delar påverkar förslaget inte den offentliga ekonomin.

Lagförslaget har inga nämnvärda organisatoriska verkningar eller verkningar i fråga om personal.

Lagförslaget innebär en ökning av spårtrafikidkarnas ansvar för skador i spårtrafik. Detta kan i viss mån medföra tilläggs-kost-

nader för spårtrafikidkarna. Bland dem som enligt lagförslaget blir ersättningsskyldiga har de som spelar den viktigaste rollen i sammanhanget redan försäkrat sig för skadeståndsansvar, varför en eventuell ökning av kostnaderna delvis drabbar försäkringspremierna.

Eftersom den ansvarsförsäkring som VR-koncernen har tecknat till förmån för sina moder- och dotterbolag har en hög självrisk för varje skada, blir de eventuella kostnadseffekterna av lagen huvudsakligen direkta tilläggs-kostnader för detta företag. På basis av järnvägstrafikens skadeståndsstatistik kan man dock dra den slutsatsen att lagen i relativt ringa mån kommer att påverka VR-koncernens kostnader.

Enligt lagförslaget skall förutom järnvägsföretaget också de som äger och använder enskilda vagnar i järnvägstrafik vara skyldiga att ersätta spårtrafikskador som vagnarna eller användningen av vagnarna medför. För dessa två grupper innebär förslaget en breddning av ansvaret. I förhållandet mellan olika spårtrafikidkare innebär förslaget att skadeståndsansvaret på ett rättvisare sätt drabbar dem vilka genom sin verksamhet kan anses ha förorsakat skadan.

Eftersom de spårtrafikskador som föreslås bli ersatta enligt den nya lagen till vissa delar tidigare har ersatts uteslutande med stöd av trafikförsäkringslagen, innebär lagförslaget på denna punkt en omfördelning av skadeståndsansvaret mellan de olika skadeståndssystemen.

På basis av skadeståndsstatistiken för spårvagnstrafiken kan det årligen antas inträffa ca 5-10 personskador som drabbar andra än spårvagnspassagerare och vilka Helsingfors stads trafikverk inte har blivit skyldigt att ersätta, eftersom trafikverket eller dess personal inte har kunnat tillräknas sådan vårdslöshet som förutsatts i 3 § lagen ang. ansvarighet för skada i följd av järnvägsdrift. Lagförslaget innebär att Helsingfors stads ersättningsansvar ökar. Kostnadseffekterna är svåra att förutse, men torde inte bli betydande.

Inom spårtrafiken leder lagförslaget för den skadelidandes vidkommande till en mera täckande och i jämförelse med annan landtrafik mera enhetlig ersättningspraxis. Huruvida ersättning betalas eller inte kommer inte längre att slumpmässigt vara beroende av olyckshändelsens karaktär.

När förslaget har utarbetats har sådana lösningar eftersträfvats som inte påverkar den

inbördes konkurrensen mellan vägtrafiken och spårtrafiken. När ersättningsgrunderna för dessa bägge transportsätt förenhetligas, uppnås också rättvisa i frågan vem som skall ersätta skadan, varför lösningen i konkurrensavseende är neutral för transportsätten.

Skärpningen av skadeståndsansvaret syftar också delvis till att förebygga skador. Förslaget kan därför ha smärre positiva miljöeffekter.

5. Beredningen av propositionen

En spårvagnsarbetsgrupp som social- och hälsovårdsministeriet hade tillsatt avlät sitt betänkande den 14 maj 1993. Arbetsgruppen hade i uppgift att utreda vilka effekterna skulle bli om trafikförsäkringslagens tillämpningsområde utvidgades till att också omfatta spårvagnstrafiken. På basis av utredningen kom arbetsgruppen till den slutsatsen att det inte var ändamålsenligt att införa bestämmelser om att spårvagnstrafiken skulle omfattas av trafikförsäkringslagen.

En arbetsgrupp som justitieministeriet hade tillsatt för att undersöka ansvaret i spårtrafiken avlät sitt betänkande den 31 januari 1995. I arbetsgruppen ingick representanter för justitieministeriet, trafikministeriet, social- och hälsovårdsministeriet, Statsjärnvägarna och Helsingfors stads trafikverk. I sitt betänkande föreslog arbetsgruppen att lagen ang. ansvarighet för skada i följd av järnvägsdrift skulle ersättas med en ny lag, som skulle baseras på principen om strikt ansvar. I de utlåtanden som gavs om arbetsgruppens betänkande ställde sig majoriteten positivt till förslaget. Negativt ställde sig endast Statsjärnvägarna och Banförvaltningscentralen.

Arbetsgruppens arbete fortsattes av en annan arbetsgrupp (II) som också tillsattes av justitieministeriet och som avlät sitt betänkande den 4 april 1997. I arbetsgruppen ingick representanter för justitieministeriet, trafikministeriet, social- och hälsovårdsministeriet, VR-koncernen Ab, Trafikförsäkringscentralen, Finska Försäkringsbolagens Centralförbund samt Konsumenternas försäkringsbyrå. I arbetet deltog dessutom sakkunniga från Banförvaltningscentralen och Helsingfors universitet. Såsom sakkunniga hörde arbetsgruppen Helsingfors stads trafikverk, Finlands Konsumentförbund samt Industrins och Arbetsgivarnas Centralförbund. Arbetsgruppens förslag till en lag om ansvar i spårtrafik baserade sig på den första arbetsgruppens betänkande och de remissuttalanden som hade givits med anledning av betänkandet.

Sammanlagt 33 myndigheter och sammanlutningar har givits möjlighet att uttala sig om arbetsgruppens förslag. Justitieministeriet har gjort ett sammandrag av uttalandena. I nästan samtliga av dessa anser man att förslaget i huvudsak är lyckat eller godtagbart. Propositionen har färdigställs såsom tjänsteuppdrag vid justitieministeriet.

6. Andra omständigheter som inverkat på propositionens innehåll

Justitieministeriet tillsatte den 23 april 1997 en arbetsgrupp som har i uppdrag att göra upp ett förslag till proposition om järnvägstransportavtal. Lagen skall ersätta förordningen om befordran på järnväg och gälla ersättning för sådana skador som under godstransport drabbar godset och som inte omfattas av lagförslaget i denna proposition.

DETALJMOTIVERING

1. Lagförslagen

1.1. Lagen om ansvar i spårtrafik

1 §. *Lagens tillämpningsområde.* Enligt paragrafen skall lagen tillämpas på ersättning av person- och sakskador i spårtrafik. Med person- och sakskada avses detsamma som med motsvarande begrepp i 5 kap. skadeståndslagen.

I lagförslaget definieras inte vad som avses med spårtrafik. Avsikten är att lagen skall tillämpas på alla typer av spårtrafik. Spårtrafik som avses i lagförslaget är befordran av människor och gods på spår, samt därtill ansluten verksamhet t.ex. på bangårdar. För att det skall vara frågan om spårtrafik behöver det fordon som används för denna befordran dock inte befinna sig i rörelse. Även ett parkerat eller annars orörligt fordon anses befinna sig i spårtrafik om det står på spåret. Spårtrafik omfattar också påstigning och avstigning av spårfordon samt lastning och lossning av gods som transporteras längs spår. Till spårtrafiken hänförs också trafik som sker i anslutning till reparationer och andra arbeten på spåret.

Nu kända transportsätt som avses i paragrafen är tåg-, metro- och spårvagnstrafiken. Utöver dessa transportsätt kommer eventuella nya framtida former av spårtrafik, t.ex. de s.k. snabbspårvägarna, att omfattas av lagen. Lagen föreslås också tillämpas på privata järnvägar och museijärnvägar. Likaså skall lagen gälla enskilda industrianläggningars bangårdar och trafiken där.

Enligt paragrafen skall lagen inte tillämpas om annat följer av internationella förpliktelser som är bindande för Finland. I stället för lagen kan de CIV-regler som refereras ovan i avsnitt 2.5.1. bli tillämpliga främst vid kombinerade järnvägs- och sjötransporter.

2 §. *Definitioner.* Med spårfordon avses enligt paragrafens 1 punkt tåg, metrotåg, spårvagnar och andra motsvarande fordon, vagnar och anordningar som är avsedda att löpa på spår. Spårfordon är förutom de egentliga transportfordonen, såsom t.ex. lok och vagnar, också olika slags arbetsmaskiner och anordningar som löper på spår.

Lyftkranar i hamnar eller hissar som löper på skenor är inte spårfordon som avses i 1

punkten. Inte heller en traktor som används för underhåll av spåret och som går mellan spåren och eventuellt delvis längs dessa är ett sådant spårfordon som avses i punkten. Interna transportsystem som löper på skenor och som används i industrier och gruvor och som saknar förbindelse med bannätet utanför anläggningen är inte heller sådana tåg, metrotåg, spårvagnar eller andra motsvarande fordon som avses i denna punkt. Lagen gäller inte heller de anordningar i nöjesparkerna som löper på skenor, t.ex. berg-och-dal-banor. Dessa anordningar används inte heller för sådan spårtrafik som lagen avser.

Lagens definitionen av spårfordon förutsätter inte att fordonet rör sig för egen maskin. En enskild tågagn som knuffas i rörelse är enligt 1 punkten ett spårfordon. Spårfordonet behöver dock inte vara i rörelse för att skadan skall ersättas såsom skada i spårtrafik. Såsom en sådan skada kan därför t.ex. ersättas en skada som inträffar när någon avlägsnar sig från ett stillastående spårfordon.

Med spårtrafikidkare avses enligt 2 punkten den som äger ett spårfordon eller använder ett sådant i spårtrafik. Spårtrafikidkare är t.ex. VR Aktiebolaget, som idkar tågtrafik och Helsingfors stad, vars trafikverk idkar spårvagns- och metrotrafik.

Såsom spårtrafikidkare betraktas enligt definitionen i 2 punkten också t.ex. ägaren av ett museitåg som används i trafik. Spårtrafikidkare är också den som äger en enskild tågagn. Ägaren av vagnen ansvarar för den skada som vagnen vållar även om ägaren inte själv skulle använda vagnen i trafiken utan vagnen t.ex. är en del av en vagnkombination som dras av ett fordon som tillhör en annan spårtrafikidkare. Ett bolag som bedriver entreprenad inom banhållningen är en i lagen avsedd spårtrafikidkare om bolaget äger spårfordonet eller använder det i spårtrafik.

Banhållare är enligt 3 punkten den som håller trafikleder, spår eller anordningar som används för spårtrafik eller leder spårtrafiken. Det statliga bannätet hålls av Banförvaltningscentralen. Centralen är ett ämbetsverk som underlyder trafikministeriet och förvaltar den egendom som enligt bannätslagen tillhör banförvaltningen samt sköter tra-

fiksäkerheten och myndighetsuppgifterna i samband med banhållningen. Också t.ex. industriföretag och kommuner kan vara banhållare om de håller banor. I spårvagns- och metrotrafiken är banhållaren Helsingfors stad.

Banhållare är också de som håller andra anordningar som används för spårtrafik. Följaktligen t.ex. den som håller ett telenät vilket utgör del av säkerhetssystemet för tågtrafiken är banhållare och ansvarar därför för skador som har berott på fel i telenätet eller på att detta har varit i bristfälligt skick. Såsom banhållare betraktas däremot inte företag av vilka Banförvaltningscentralen eller någon annan permanent ägare och upprätthållare av trafikled, spår eller anordningar har gjort beställningar i fråga om underhålls- eller byggnadsuppgifter som gäller banhållningen.

Banhållare är enligt 3 punkten också den som leder spårtrafik. En banhållare kan t.ex. vara ett företag med vilket Banförvaltningscentralen i egenskap av ett ämbetsverk som beställer trafikledningstjänster har ingått avtal om trafikledningstjänster enligt 10 § 3 mom. 3 punkten bannätslagen. För närvarande svarar VR Aktiebolaget för trafikledningstjänsterna enligt ett avtal som bolaget har ingått med Banförvaltningscentralen. Tågtrafiken leds främst genom säkerhetsanordningar och signalsystem från trafikledningscentralerna. Ett bolag som utför entreprenad i anslutning till banhållningen kan också få rätt att leda trafiken på det banavsnitt som arbetet gäller. I så fall är även detta företag en sådan banhållare som avses i punkten.

Med motorfordon förstås enligt 4 punkten fordon som avses i 3 § trafikförsäkringslagen (279/1959). I nämnda 3 § definieras motorfordon såsom maskindrivna fordon eller arbetsmaskiner som är avsedda för färd på marken och inte löper på skenor. Definitionen innefattar också fordon som är konstruerade så att de är avsedda att röra sig endast då de är kopplade till ett motorfordon. Undantag från definitionen kan föreskrivas genom förordning. En förteckning över sådana undantag finns i 1 § trafiksäkerhetsförordningen (324/1959).

3 §. *Ersättningskyldighet.* Enligt paragrafen är huvudregeln den att spårtrafikidkare och banhållare har ett strikt ansvar för spårtrafikskador. Ansvaret förutsätter inte uppsåt eller vårdslöshet hos någon. I de fall som

avses i 4 och 5 § är ansvaret dock inte strikt.

Såsom skada i spårtrafik ersätts t.ex. skador som har vållats genom ett spårfordons sammanstötning med ett annat spårfordon, ett motorfordon eller en fotgängare. Det samma gäller skador som uppstår när ett spårfordon kolliderar med ett annat hinder eller spårar ur. Även skador som under resan drabbar passagerare är spårtrafikskador. Såsom skada i spårtrafik ersätts t.ex. skador som vållas passagerare genom hastiga och oväntade rörelser hos spårfordonet samt skador som uppstår vid av- och påstigning av ett spårfordon.

Enligt 1 mom. ersätts endast skador som enligt reglerna om orsakssamband beror på att spårfordonet har använts i spårtrafik. Kravet på ett sådant orsaks- eller kausalsamband innebär att t.ex. ägaren eller innehavaren av en enskild vagn i en vagnskombination endast ansvarar för skador som kan visas ha berott på ifrågavarande vagn. Detta innebär t.ex. att man måste visa att vagnen har varit i bristfälligt skick.

Huruvida skadan har berott på att ett spårfordon har använts för spårtrafik kan bedömas utgående från om den skada som vållats har samband med den fara som spårtrafiken eller anordningar som används för spårtrafik medför. Ett sådant orsakssamband mellan spårtrafiken och skadan saknas t.ex. när skadan har uppstått genom att en passagerare under resan har misshandlat en annan passagerare. Inte heller har skadan uppstått genom att spårfordonet har använts för spårtrafik när en passagerares ytterplagg eller resgods stjäls ur en tågagn. Såsom skada i spårtrafik ersätts inte heller skador som har uppstått i ett spårfordon och som enbart har berott på den kondition i vilken en passagerare har befunnit sig eller på hans hälsotillstånd.

Reparation av ett spårfordon i en verkstad eller förvaring av ett sådant fordon i en lagerhall innebär inte att spårfordonet används för spårtrafik. Lagens tillämpningsområde omfattar därför t.ex. inte skador som i anslutning till underhållet av en spårvagn har inträffat i en spårvagnshall, eftersom skadan inte kan anses ha vållats genom användning av ett spårfordon i spårtrafik.

Enligt lagförslagets 10 § skall lagen inte heller tillämpas på vissa skador som har uppstått i anslutning till lastning och som inte kan anses ha samband med att ett spår-

fordon har använts i spårtrafik. Skador i samband med lastning utesluts dock inte helt ur definitionen av vad som avses med spårtrafik. Enligt momentet ersätts t.ex. skador som i anslutning till lastning har vållats utomstående personer eller dem tillhörig egendom, om det finns ett orsakssamband mellan skadan och användningen av spårfordonet.

Enligt momentet ersätts t.ex. skador som har vållats genom att kemikalier efter lastningen men innan vagnen har kopplats till tåget har läckt ut från en tågvagn som har lastats på en bangård. Ansvariga för skadan är vagnens ägare, innehavare och nyttjare. Efter att vagnen har kopplats till tåget är också det järnvägsföretag som drar tåget solidariskt ansvarigt för skadan, även om tåget när skadan inträffade inte ännu hade satt sig i rörelse. Enligt lagförslaget bestämmelser om solidariskt ansvar blir även i detta fall vagnens ägare eller innehavare i sista hand ansvarig för skadan.

En skada som lastgodset sett upphov till i samband med lastningen ersätts endast om skadan kan anses ha berott på att spårfordonet användes för lastningen. Enligt lagförslaget ersätts alltså inte skador som lastgodset vållar på bangården när det efter avlastningen förflyttas på något annat sätt än med ett spårfordon.

I paragrafens 2 mom. föreskrivs att ifall ägaren av ett spårfordon har överlåtit rätten att använda spårfordonet till någon annan, ansvarar ägaren och nyttjanderättshavaren solidariskt för skador som uppstår genom spårfordonets användning i spårtrafik. Hur skadeståndsskyldigheten fördelas mellan dem bestäms enligt 6 §.

Enligt 3 mom. blir banhållaren skadeståndsskyldig endast om det kan visas att fel har förekommit hos trafikled, spår eller anordningar som används för spårtrafik, att dessa har befunnit sig i bristfälligt skick eller att fel har begåtts i ledningen av spårtrafiken. För att skadeståndsskyldighet skall uppstå förutsätts ett kausalsamband mellan felet, bristerna i skicket eller fel i trafikledningen och den skada som har uppstått. Däremot förutsätts inte att felet, bristerna i skicket eller fel visas bero på vårdslöshet hos banhållaren.

En anordning kan anses vara i bristfälligt skick om den inte fungerar såsom den under vissa förhållanden eller i vissa situationer förutsätts fungera, även om inget konkret fel

i anordningen kan påvisas. Därför kan det t.ex. anses att en ljussignalanordning har varit i bristfälligt skick om den felaktigt ger ett fordon körtillstånd, även om inget entydigt fel påträffas hos anordningen. Anordningar som används i spårtrafiken skall fungera så att de uppfyller särskilt uppställda krav. Om de inte uppfyller dessa är de i bristfälligt skick. När en skada inträffar är det i allmänhet efteråt möjligt att ta reda på om anordningen har fungerat på ett sådant sätt som man kan förutsätta av den.

Anordningar som används för spårtrafik är bl.a. de anordningar, konstruktioner och system som avses i 2 § bannätslagen samt de anordningar som avses i andra delen av Banförvaltningscentralens tågsäkerhetsstadga ("Opasteista, opastimista ja merkistä"), bl.a. växlar, signalanordningar och tecken. Även separata telenät och kommunikationslinjer som används i spårtrafiken är i paragrafen avsedda anordningar om de används såsom en del av säkerhetssystemet inom spårtrafiken.

Inom metrotrafiken är anordningar som avses i momentet åtminstone de banor och säkerhetsanordningar som enligt 3 § i Helsingfors stads metrotrafikstadga skall underhållas av Helsingfors stads trafikverk. Inom spårvagnstrafiken skall på motsvarande sätt såsom sådana anordningar betraktas bl.a. den del av körbanan som nyttjas av spårvagnstrafiken, spårvagnsskenorna, luftledningarna och signalanordningarna. Har t.ex. en spårvagnsskena på körbanan fått något fel som har lett till att en bil som korsat skenorna har skadats, är det frågan om en sådan skada i spårtrafik som avses i momentet. Också de trafikljus som styr spårvagnstrafiken är anordningar som enligt lagen används för spårtrafik. Enligt momentet är den som håller trafikljusen skyldig att ersätta sådana skador vid sammanstötning av en spårvagn och ett motorfordon vilka beror på att ett trafikljus har varit felaktigt.

Banhållaren ansvarar enligt 3 mom. endast för trafikleder, spår eller anordningar som används för spårtrafik. Enligt detta moment ersätts inte skada som förorsakas av ett spår som har lämnats kvar i terrängen och på vilken trafiken enligt ett särskilt beslut har upphört. Enligt 2 § 2 mom. bannätslagen underhålls och byggs statens banor i den omfattning som de i statsbudgeten anvisade anslagen och övrig finansiering tillåter. Vilken del av statens bannät som är i bruk fat-

tas därför i sista hand av riksdagen. För privata spår fattas beslut om att trafiken på banan skall upphöra av banans ägare eller innehavare. För att man skall kunna anse att spårtrafiken på en bana har upphört förutsätts att banan tydligt har stängts för trafik och att detta har utmärkts. En skada som uppstår på ett område som tidigare har använts för spårtrafik kan dock bli ersatt med stöd av skadeståndslagen, om den beror på försummelser som banhållaren har gjort sig skyldig till i samband med att trafiken upphörde eller därefter.

En spårtrafikidkare ansvarar inte för skada som enbart beror på en orsak som avses i 3 mom., t.ex. fel hos en anordning. Har en bil skadats till följd av att spåret har haft något fel, blir därför enbart banhållaren ansvarig. Har däremot ett motorfordon blivit överkört av ett tåg därför att den bom som skall hindra andra fordon att köra in på banan inte har fungerat felfritt, är såväl spårtrafikidkaren som banhållaren enligt 6 § 1 mom. solidariskt ansvariga för skadan om de övriga förutsättningar för skadeståndsansvar är uppfyllda. Härvid fördelas dock ansvaret enligt 6 § 2 mom. så, att banhållaren i sista hand blir betalningsskyldig.

4 §. *Övermäktig händelse.* En spårtrafikidkare eller banhållare svarar enligt paragrafen inte för sådana skador som kan visas ha förorsakats av övermäktiga händelser utan samband med spårtrafiken. Huruvida händelsen har varit övermäktig skall bedömas bl.a. utgående från vilka möjligheter den skadeståndsskyldige har haft att gardera sig mot skadan och genom sådana rimliga åtgärder som kan krävas av honom hindra följderna av skadan. En i momentet avsedd övermäktig händelse kan t.ex. vara ett helt exceptionellt naturfenomen, såsom t.ex. att en meteorit träffar spårfordonet eller en oväntad gärning som begås av en utomstående och som inte kan avvärjas med sådana rimliga åtgärder som kan man kan kräva att vidtas, t.ex. terroristdåd i vissa fall.

5 §. *Skada på motorfordon eller djur.* I paragrafen ingår bestämmelser om skador som har drabbat motorfordon eller personer eller egendom som har befunnit sig i motorfordonet. Paragrafen gäller inte skador som vid sammanstötning av spårfordon och motorfordon drabbar passagerare i spårfordon. För sådana skador får passageraren alltid ersättning oberoende av om vårdslöshet har förekommit eller inte.

Skyldighet att ersätta skadorna i de situationer som avses i paragrafen uppstår om spårtrafikidkaren, någon som är anställd hos honom eller spårfordonets passagerare har vållat skadan genom uppsåt eller vårdslöshet. Skadeståndsskyldighet uppstår oberoende av vårdslöshet om spårfordonet rörde sig eller stod på ett sätt som stred mot trafikreglerna. Likaså uppstår skadeståndsskyldighet oberoende av vårdslöshet om skadan har berott på att spårfordonet eller trafikleder, spår eller anordningar som används för spårtrafik har varit felaktiga eller befunnit sig i bristfälligt skick eller att fel har begåtts i ledningen av spårtrafiken. Paragrafen och 9 §, som gäller medvållande till skada vid sammanstötning, motsvarar till sitt innehåll huvudsakligen 8 § 1 och 2 mom. trafikförsäkringslagen.

Vid bedömningen av vårdslöshet gäller det att ta hänsyn bl.a. till de bestämmelser och föreskrifter som har meddelats i syfte att trygga säkerheten i spårtrafiken. Bestämmelser som kan vara av betydelse för bedömningen av den skadeståndsskyldiges ansvar är t.ex. lagen om transport av farliga ämnen samt de bestämmelser som har meddelats med stöd av den samt den tågsäkerhetsstadga som Banförvaltningscentralen har meddelat med stöd av bannätslagen. Om spårtrafikidkaren har handlat i strid med officiella föreskrifter och detta har vållat skador som avses i paragrafen, skall skadorna ersättas.

Från strikt ansvar undantas i paragrafen endast en del skador som uppstår genom användning av spårfordon. Fel eller bristfälligt skick hos ett spårfordon eller att fordonet har stått eller rört sig i strid med trafikreglerna leder till ansvar oberoende av vårdslöshet.

Bestämmelsen om ansvar när ett spårfordon har rört sig eller stått i strid med trafikreglerna är avsedd att tolkas på samma sätt som motsvarande bestämmelse i 8 § trafikförsäkringslagen. Med uttrycket avses situationer där ett spårfordon oberoende av vårdslöshet hos spårtrafikidkaren, hans anställda eller en passagerare har rört sig eller stått i strid med trafikreglerna. Sådana situationer är sällsynta. Att ett spårfordon oberoende av vårdslöshet hos någon börjar röra sig i strid med trafikreglerna kan bli aktuellt t.ex. när ett tåg eller en spårvagn trots alla säkerhetsåtgärder börjar röra sig i strid med trafikreglerna därför att föraren har fått en sjukdomsattack.

Banhållarens ansvar för skador på motorfordon är även det uteslutande ett strikt ansvar. Av punkt 3 följer att om en sammanstötning mellan ett spårfordon och ett motorfordon har berott på fel hos trafikled, spår eller anordningar som används för spårtrafik eller på att dessa har befunnit sig i bristfälligt skick, är banhållaren skyldig att ersätta skadan även om det inte kan visas att han skulle ha gjort sig skyldig till vårdslöshet. Enligt punkt 4 är banhållaren oberoende av eventuell vårdslöshet också skyldig att ersätta skador som har berott på fel i ledningen av spårtrafiken.

Enligt paragrafen ersätts skador som har vållats genom sammanstötning mellan en spårvagn och ett motorfordon såsom skada i spårtrafik om skadan har berott på att ett trafikljus som på något sätt är felaktigt eller befinner sig i bristfälligt skick samtidigt visar grönt ljus för bägge fordonen. Den banhållare som ansvarar för att hålla de trafikljus som används i spårvagnstrafiken blir i detta fall skadeståndsskyldig. Om denne banhållare är en annan än den spårtrafikidkare som sköter spårvagnstrafiken, skall banhållaren ersätta såväl skadorna på bilen som skadorna på spårvagnen. I rättspraxis (HD 1972 II 37) har man tidigare blivit tvungen att förkasta ömsesidiga käromål som anförts med stöd av trafikförsäkringslagen om ingetdera fordonets förare har kunnat tillräknas vårdslöshet och motorfordonet inte heller har använts på ett sätt som skulle ha stridit mot trafikreglerna.

Även en skada som genom sammanstötning uppstår i en järnvägsplankorsning ersätts enligt 5 § om det kan visas att på spårtrafikidkarens eller banhållarens sida har förekommit vårdslöshet, att spårfordonet har rört sig eller stått i strid med trafikreglerna, fel har förekommit hos spårfordonet eller övriga anordningar eller att dessa har befunnit sig i bristfälligt skick eller att fel har förekommit i trafikledningen. Har skadan berott på fel i en anordning som används för spårtrafik, svarar banhållaren för skadan oberoende av om vårdslöshet har förekommit eller inte. Skadeståndet kan förvägras eller nedsättas till följd av medvållande hos den skadelidande. Har skadan t.ex. berott på fel i plankorsningens skyddsanordningar, skall man vid bestämningen av ersättningen ta ställning till i vilken mån felet kan anses ha medverkat till uppkomsten av skadan och i vilken mån vägtrafikanten själv har med-

verkat till skadan, särskilt med beaktande av att en vägtrafikant enligt 7 § 2 mom. vägtrafiklagen oberoende av eventuella skyddsanordningar vid plankorsningen skall vara uppmärksam på om ett tåg närmar sig.

I paragrafen ingår också bestämmelser om att skador som drabbar andra djur än renar som utan uppsikt har uppehållit sig på spårområdet skall ersättas såsom skada i spårtrafik om skadan har förorsakats uppsåtligen eller av vårdslöshet. Bestämmelsen motsvarar 5 § 3 punkten trafikförsäkringslagen. Skador som drabbar djur som befinner sig under uppsikt ersätts med stöd av 3 § enligt reglerna om strikt ansvar. Skador på renar ersätts likaså med stöd av 3 § enligt reglerna om strikt ansvar. Skador i spårtrafik som har drabbat renar ersätts också enligt gällande 4 § lagen ang. ansvarighet för skada i följd av järnvägsdrift enligt principen om strikt ansvar.

6 §. *Solidariskt ansvar.* I paragrafen föreskrivs om solidariskt ansvar mellan flera skadeståndsskyldiga samt om fördelning av ansvaret mellan dessa. Bestämmelserna motsvarar till sitt innehåll i huvudsak 6 kap. skadeståndslagen.

Ansvarar två eller flera skadeståndsskyldiga för samma skada i spårtrafik, skall de enligt 1 mom. svara solidariskt för skadan. Den mest typiska av de situationer som avses i momentet och där de skadeståndsskyldiga svarar solidariskt för en skada i spårtrafik är den, att en spårtrafikidkare trafikerar en bana som ägs av någon annan och ett fel på denna eller dess bristfälliga skick eller en felaktighet i banan förorsakar skador vid användningen av spårfordonet. I detta fall svarar enligt momentet bägge solidariskt för skadan.

Ett motsvarande solidariskt ansvar för en skada uppstår t.ex. när ett järnvägsföretag framför ett museitåg som ägs av någon annan. Härvid svarar såväl järnvägsföretaget som tågets ägare solidariskt för skadan. Har skadan vållats av en maskin som rör sig på spåret och var maskinen hyrd, svarar den spårtrafikidkare som har använt maskinen i spårtrafik och maskinens ägare solidariskt för skadan oberoende av vems personal som använde denna. Ett fall av solidariskt ansvar uppstår också när ett tåg som förs av en spårtrafikidkare har vagnar som tillhör någon annan. Spårtrafikidkaren och den utomstående ägaren av vagnen svarar i detta fall solidariskt för skador som vagnen förorsa-

kar.

Mellan solidariskt ansvariga skadeståndsskyldiga fördelas ansvaret enligt 2 mom. i enlighet med vad som prövas skäligt med hänsyn till den skadeståndsskyldiges andel i uppkomsten av skadan samt vilka övriga omständigheter som har påverkat denna.

Bestämmelsen om solidariskt ansvar påverkar inte förekomsten av eventuell regressrätt. När ansvaret är solidariskt har t.ex. ägaren i allmänhet rätt att av nyttjanderättshavaren återkräva vad han har betalt. Har skadan i spårtrafik berott på fel hos ett spårfordon som har upplåtits att användas av någon annan eller av att fordonet har varit i bristfälligt skick och anses ägaren vara ansvarig för att så har varit fallet, skall dock han i sista hand ansvara för skadan.

7 §. *Medvållande till personskada.* I paragrafen föreskrivs vilken betydelse medvållande hos den skadelidande har för ersättning av personskada. Har någon uppsåtligt eller av grov vårdslöshet medverkat till att han i spårtrafik har drabbats av personskada, skall skadan enligt 1 mom. ersättas endast till den del som andra omständigheter har påverkat uppkomsten av skadan. Paragrafen motsvarar 7 § 1 mom. 2 meningen trafikförsäkringslagen. Ett typiskt exempel på sådan grov vårdslöshet som avses i momentet är t.ex. att någon stiger av eller på ett tåg i rörelse.

Spårtrafiken bedrivs med undantag av spårvagnstrafiken i allmänhet på områden som inte får beträddas. Banor får korsas endast på särskilt angivna ställen. Olovligt beträdande av järnvägsområde är förbjudet genom förordning. Förbudet sanktioneras med bötesstraff och gäller såväl järnvägsområden som används för tågtrafik som de områden som metrotågen använder. Har en skada uppstått medan den skadelidande uppehöll sig på ett område som inte fick beträddas, kan han förmodas ha medverkat till skadan genom sådan grov vårdslöshet som avses i paragrafen. Övriga omständigheter kan dock inverka på uppkomsten av skadan så, att skadan helt eller delvis ersätts t.ex. när ett område som används för spårtrafik inte har avstängts eller utmärkts enligt vad gällande bestämmelser föreskriver.

Vägtrafiklagens väjningsregler medför att medvållande enligt denna paragraf i allmänhet kan anses ha påverkat skadan även i fråga om skador som har inträffat i järnvägsplankorsningar. Har en vägtrafikant i en

plankorsning eller på ett motsvarande ställe försummat att väja för ett tåg eller ett metrotåg, skall denna underlåtelse i allmänhet betraktas såsom medvållande enligt paragrafen. Enligt 7 § vägtrafiklagen, som gäller korsande av järnväg, skall tåg lämnas fri passage. Spårtrafikens karaktär medför att samma väjningsregel också råder t.ex. på sådana områden som hamnar eller industriföretag nyttjar för spårtrafik, men som också får beträddas av andra. I de situationer där 7 § vägtrafiklagen blir tillämplig innebär medvållande i allmänhet att skadestånd förvägras den skadelidande, om inte utöver den skadelidandes medverkan även andra orsaker har påverkat uppkomsten av skadan. En sådan orsak kan t.ex. vara försummande av säkerhetsåtgärder under svåra trafikförhållanden (HD 1953 II 158).

Även i tolkningen av trafikförsäkringslagen i rättspraxis och i trafikskadenämndens tillämpningspraxis har det ansetts att plankorsningsolyckor har förorsakats av grov vårdslöshet åtminstone om bommarna har varit nedfälda eller ljussignaler har varnat för att ett tåg närmar sig. I rättspraxis har det hänt att ett försäkringsbolag även i dessa fall har ålagts att med stöd av en frivillig försäkring ersätta skadan delvis eller helt (t.ex. till 2/3) även om en bil har kört under ett tåg mot blinkande rött ljus och ljudsignal, HD liggare 3848, 23.3.1981 och att ersätta skadan i sin helhet fastän föraren har dömts till straff för ovarsamhet i trafiken, HD 1963 II 82).

När man tar ställning till vilken andel medvållandet har haft för uppkomsten av skadan, gäller det att också fästa uppmärksamhet vid den skadelidandes person och dennes möjligheter att undvika och förstå den fara som spårtrafiken medför. Om ett litet barn eller en äldre med nedsatt hörsel har blivit överkörd av ett tåg i en plankorsning, medför bestämmelsen om medvållande inte alltid nödvändigtvis nedsättning av skadeståndet. Skadeståndet kan inte heller nedsättas till följd av medvållande på den grunden att en person olovligen uppehåller sig på ett järnvägsområde, om han till följd av rådande förhållanden inte själv är medveten därom. En sådan situation kan uppstå t.ex. när en skidåkare som har rört sig på ett helt snötäckt järnvägsområde har blivit överkörd av tåget.

Inom spårvagnstrafiken har reglerna om medvållande en annan inverkan än inom

tågtrafiken. Jämfört med annan spårtrafik har spårvagns-trafiken det särdraget att denna trafik bedrivs bland den övriga trafiken, ibland t.o.m. längs samma trafikled. Eftersom övriga trafikanters skyldighet att väja för en spårvagn är en annan än deras skyldighet att väja för ett tåg, har även regeln om medvållande olika innebörd inom olika former av spårtrafik. Eftersom 14 § 4 mom. vägtrafiklagen föreskriver att en vägtrafikant skall lämna en spårvagn fri passage i en korsning, kan den skadelidandes medvållande i allmänhet anses ha bidragit till sammanstötningen mellan spårvagnen och motorfordonet. Medvållandet kan dock inte anses ha medverkat till skadan om motorfordonet inte anses ha haft väjningsplikt enligt vägtrafiklagen. En skada som har vållats genom att en spårvagn som har rört sig i samma riktning som ett motorfordon i en korsning har svängt till höger framför fordonet kan därför i sin helhet bli ersatt såsom skada i spårtrafik.

En plats där en skyddsväg och en spårväg möts är inte en sådan korsning som avses i 14 § 4 mom. vägtrafiklagen. Också en spårvagnsförare skall enligt 32 § vägtrafiklagen lämna fri passage åt en fotgängare som befinner sig på skyddsvägen eller står i beråd att beträda denna. Jämfört med ovan nämnda situationer är det därför endast i undantagsfall som bestämmelsen om medvållande blir tillämplig när en fotgängare blir överkörd av en spårvagn.

Enligt 2 mom. kan den ersättning som föraren av ett spårfordon får för personskada nedsättas eller förvägras honom om han själv har vållat sig personskadan i samband med att han har framfört fordonet under påverkan av alkohol eller annat rusmedel eller under gemensam påverkan av alkohol och annat rusmedel. Huruvida ersättningen kan nedsättas eller förvägras föraren bedöms enligt hans andel i uppkomsten av skadan samt vilka övriga omständigheter som har påverkat denna. I de situationer som avses i detta moment kan den skadelidandes medvållande beaktas oftare än i de fall som avses i 1 mom. Enligt 2 mom. kan medvållande beaktas vid bestämningen av skadeståndet även utan att grov vårdslöshet har förekommit på den skadelidandes sida.

I 7 § 3 och 4 mom. trafikförsäkringslagen föreskrivs om en motorfordonsförares rätt till ersättning när han har framfört fordon under påverkan av alkohol eller annat rus-

medel. Paragrafens 3 mom. gäller fall där alkoholhalten i förarens blod har varit minst 1,2 promille eller han har haft minst 0,60 milligram alkohol per liter i sin utandningsluft, medan 4 mom. gäller övriga fall. En så detaljerad reglering har inte ansetts nödvändig inom spårtrafiken. En motsvarande indelning enligt promille tillämpas inte heller i bestämmelsen om spårtrafikfylleri i 23 kap. 4 § strafflagen. I praktiken leder den föreslagna paragrafen i de flesta fall till samma slutresultat som motsvarande bestämmelser i trafikförsäkringslagen.

Enligt 5 § 2 mom. 2 punkten lagen om olycksfallsförsäkring kan dagpenning och olycksfallspension till en arbetstagare förvägras eller nedsättas antingen för viss tid eller tills vidare om arbetstagaren själv har vållat olycksfallet genom berusning eller grov vårdslöshet. Har arbetstagaren med stöd av denna punkt förvägrats ersättning enligt lagen om olycksfallsförsäkring eller har denna nedsatts, har han i praktiken inte heller rätt till ersättning enligt lagen om ansvar i spårtrafik.

8 §. *Medvållande till annan än personskada.* I paragrafen föreskrivs om den skadelidandes medvållande till andra än personskador. Till följd av medvållande kan ersättningen nedsättas eller förvägras enligt graden av medvållande på den skadelidandes sida och övriga omständigheter som har påverkat skadan. Paragrafen motsvarar till sitt innehåll 7 § 1 mom. 1 meningen trafikförsäkringslagen.

När det är frågan om andra skador än personskador, kan medvållande beaktas oftare än i fråga om de personskador som avses i 7 §. Motsvarande distinktion görs i trafikförsäkringslagen.

En annan omständighet som enligt paragrafen kan påverka frågan om nedsättning av ersättningen kan t.ex. vara försummelse på spårtrafikidkarens eller banhållarens sida. Härvid blir man tvungen att ta ställning till i vilken mån å ena sidan den skadelidandes egen verksamhet och å andra sidan t.ex. försummelser hos banhållaren har påverkat uppkomsten av skadan.

9 §. *Medvållande till skada på motorfordon.* I paragrafen föreskrivs om betydelsen av medvållande när skada genom användning av spårfordon har uppstått på ett motorfordon eller egendom i motorfordonet. Finns på den skadelidandes sida medvållande till skadan, skall med hänsyn till samtliga om-

ständigheter som har påverkat skadan bestämmas i vilken mån och till vem ersättning skall betalas. Angående ersättning av personskada som har vållats personer som har befunnit sig i motorfordonet tillämpas 7 §.

Paragrafen motsvarar till sitt innehåll 8 § 2 mom. trafikförsäkringslagen. Såsom medvållande skall bl.a. betraktas att ägaren, innehavaren eller föraren av ett motorfordon eller en passagerare i fordonet har vållat skadan uppsätligen eller av vårdslöshet eller att motorfordonet rörde sig eller stod på ett sätt som stred mot trafikreglerna. Även motorfordonets bristfälliga skick kan på samma sätt som i trafikförsäkringslagen betraktas såsom medvållande, ifall detta har påverkat uppkomsten av skadan.

10 §. *Skada som uppkommit i samband med lastning eller annat arbete.* Enligt paragrafen skall lagen inte gälla vissa skador i anslutning till lastning eller utförande av arbetsprestation. Till sitt innehåll motsvarar paragrafen 5 § 1 och 2 punkten trafikförsäkringslagen.

Enligt 1 punkten skall lagen inte tillämpas på skador som under lastning, lossning eller utförandet av annat arbete medan spårfordonet står stilla drabbat fordonets ägare, förare eller någon annan person som utför arbetet. För att det skall anses vara frågan om sådan skada som avses i punkten förutsätts det att spårfordonet har stått stilla.

Enligt 2 punkten undantas också skada som under lastning, lossning eller utförandet av annat arbete drabbat den egendom som lastningen, lossningen eller arbetet avser eller ett annat spårfordon eller motorfordon som använts i arbetet. I bestämmelsen förutsätts inte att fordonen står stilla. Punkten kan bli tillämplig t.ex. på skador som har inträffat under spårarbeten och som har förorsakats av att ett motorfordon och ett spårfordon som deltagit i samma arbetsuppgift har kolliderat med varandra.

De skador som avses i paragrafen kan inte betraktas såsom skador vållade av att spårfordon på vanligt sätt används i spårtrafik, utan såsom skador som är förknippade med ifrågavarande arbetsuppgift och följer av arbetets karaktär. De skador som uppstår vid detta arbete är så avlägsna i förhållande till sedvanlig användning av spårfordon, att det inte är ändamålsenligt att de ersätts såsom skador vållade i spårtrafik. Med lastning, lossning och annat arbete avses samma sak

som i trafikförsäkringslagen.

Annat arbete kan i spårtrafiken t.ex. vara reparationer som utförs på spåret eller trafikleden. Ett arbete som avses i paragrafen kan också vara ett arbete som utförs med en lyftkran som är ansluten till ett spårfordon.

Paragrafen begränsar inte utomståendes rätt till ersättning för person- eller sakskada som har uppstått i samband med lastning eller annat arbete. Dessa skador ersätts även enligt trafikförsäkringslagen och kan till den del som de har uppstått genom lastning från en utomstående skadelidandes synpunkt anses ansluta sig till spårtrafiken såsom helhet. För att utomstående skall få ersättning för skador som har förorsakats genom lastningen, krävs ett orsakssamband mellan å ena sidan skadan och å andra sidan användningen av spårfordonet eller en anordning som används för spårtrafik.

11 §. *Skada på gods som mottagits för befordran.* Om ersättning för skada på gods som mottagits för befordran i spårtrafik föreskrivs enligt paragrafen särskilt. Med stöd av lagförslaget ersätts dock skador på kläder som en resande har burit på sig samt på handresgods, personliga bruksföremål och djur som han har haft med sig.

För närvarande regleras frågan om ersättning för skada på gods som har mottagits för befordran på järnväg i förordningen om befordran på järnväg. Förordningen tillämpas också på resgods då järnvägen tar emot resgodset för separat befordran och utfärdar bevis däröver. Enligt förordningens 14 § skall angående järnvägs ansvarighet då handbagage har förkommit eller skadats stadgas särskilt.

Enligt lagförslaget ersätts också skador på resgods som den resande har haft med sig och som separat har överlämnats för befordran utan att något bevis däröver har utfärdats. Med djur som en resande har med sig avses såväl djur som denne har med sig i kupén som djur som har lämnats t.ex. i konduktörvagnen, om inget separat avtal om befordran av djuren har ingåtts. Bestämmelsen motsvarar till sitt huvudsakliga innehåll 1 § 2 mom. i artikel 26 av CIV-reglerna. Förutom handresgods nämns i bestämmelsen för tydlighetens skull också personliga bruksföremål, såsom t.ex. glasögon.

12 §. *Skada som skall ersättas.* Ersättning för skada i spårtrafik skall enligt paragrafens 1 mom. bestämmas enligt skadeståndslagen. Tillämpliga bestämmelser blir då 5 kap. 2-5

§ och 7 kap. 3 §. Paragrafens 1 mom. motsvarar till sitt innehåll 6 § 1 mom. trafikförsäkringslagen.

I momentet hänvisas inte till 5 kap. 1 § skadeståndslagen. Ekonomisk skada som inte står i samband med person- eller sakskada skall därför inte ersättas enligt lagförslaget. Ekonomisk skada som uppstår i anslutning till spårtrafik kan dock bli ersatt med stöd av skadeståndslagen eller enligt ett avtal. Om förseningsskador föreskrivs i 15 § förordningen om befordran på järnväg.

Enligt 2 mom. skall angående ersättning för personskada på motsvarande sätt tillämpas vad som föreskrivs i 6 § 2 mom. trafikförsäkringslagen. Enligt nämnda paragraf i trafikförsäkringslagen skall såsom ersättning betraktas gottgörelse såväl för minskning i inkomst eller uppehälle som försenad inkomst av arbete eller näring. Har de personliga förhållanden på vilka storleken av en fortlöpande ersättning eller behovet av försörjning beror varit olika vid olika tider, skall ersättningen bestämmas i enlighet härmed. Har dessa förhållanden väsentligt förändrats sedan en ersättning genom dom eller avtal har fastställts, kan denna ersättning på ersättningstagarens eller ersättningsgivarens talan rättas på motsvarande sätt.

13 §. *Jämkning*. Enligt paragrafen kan ersättning för sakskada jämkas i vissa exceptionella situationer. Ersättning för personskada kan inte jämkas, utan betalas alltid till fullt belopp. En ersättning för sakskada kan jämkas om ersättningsskyldigheten prövas vara oskäligt betungande med hänsyn till den ersättningsskyldiges och den skadelidandes förmögenhetsförhållanden och övriga omständigheter. Har skadan vållats uppsåtligt, skall dock full ersättning utdömas. Bestämmelsen motsvarar huvudsakligen 2 kap. 1 § 2 mom. skadeståndslagen.

Jämkning kan bli möjlig t.ex. när den ersättningsskyldige är en museijärnväg som har tagit en så stor ansvarsförsäkring som rimligen kan förutsättas av en sådan och den skadelidande, vars skada överstiger den ersättning som utbetalas med stöd av försäkringen, är en annan spårtrafikidkare med god soliditet. I vissa fall kan också ersättningsansvaret bli oskäligt betungande för en vagnägare. Att jämkningskopplas till parternas förmögenhetsförhållanden innebär i praktiken att ersättningen till en privatperson inte i allmänhet kan jämkas ens när denna gäller sakskada.

14 §. *Regressrätt*. Enligt paragrafen skall den som har betalt ersättning enligt lagen om ansvar i spårtrafik ha rätt att av skadevällaren återkräva vad han har betalt, enligt de grunder som gäller för dennes skadeståndsansvar. Bestämmelsen motsvarar den gällande lagens 13 §, som har reviderats efter att skadeståndslagen trädde i kraft.

Skadevällaren kan t.ex. vara en sådan anställd hos spårtrafikidkaren av vilken denne i enlighet med skadeståndslagen kan återkräva vad han har betalt i ersättning. Har ett försäkringsbolag på basis av en försäkring som tagits av spårtrafikidkaren eller banhållaren ersatt skada i spårtrafik, kan bolaget av en utomstående skadevällare återkräva vad det har betalt i ersättning.

Regressrätt enligt denna paragraf har även en spårtrafikidkare och banhållare mot ett trafikförsäkringsbolag när skadan ersätts såväl enligt lagen om ansvar i spårtrafik som enligt trafikförsäkringslagen. Är skadan samtidigt både skada i spårtrafik och trafikskada, skall ansvaret enligt lagförslaget delas mellan den ansvarsskyldige och trafikförsäkringsbolaget enligt vad som föreslås i den 20 a § som föreslås bli fogad till trafikförsäkringslagen.

15 §. *Rätt till ersättning på annan grund*. I paragrafen föreskrivs att lagen inte skall begränsa den skadelidandes rätt till ersättning enligt ett avtal, skadeståndslagen eller annan lag. Den skadelidande kan därför t.ex. med stöd av skadeståndslagen ha rätt att kräva ersättning även om preskriptionstiden enligt 17 § har gått ut.

Skador i spårtrafik kan förutom med stöd av lagen om ansvar i spårtrafik bli ersatta t.ex. med stöd av elsäkerhetslagen. Den skadelidande kan också ha rätt att samtidigt alternativt yrka ersättning med stöd av lagen om ansvar i spårtrafik eller någon annan lag. En atomskada i spårtrafik skall dock inte ersättas med stöd av atomansvarighetslagen. Enligt 15 § atomansvarighetslagen kan anspråk på ersättning för en atomskada inte göras gällande mot någon annan än innehavaren av atomanläggningen eller det försäkringsbolag som har meddelat försäkring för hans ansvar.

En banhållare kan vara ansvarig för en skada i spårtrafik såväl enligt lagen om ersättning för miljöskador (737/1994), som enligt lagen om ansvar i spårtrafik. En miljöskada som har förorsakats genom spårtrafik kan bli ersatt med stöd av lagen om er-

sättning för miljöskador förutsatt att skadan kan anses ha uppstått på det sätt som förutsätts i nämnda lag genom verksamhet som idkas på ett bestämt område. Enligt 1 § lagen om ersättning för miljöskador ansvarar den som håller en järnväg för de skador som verksamhet på ett bestämt område har orsakat i omgivningen genom bl.a. förorening av mark.

Lagen om ersättning för miljöskador gäller inte miljöskador förorsakade av enskilda transportmedel. Om marken förorenas eller andra miljöskador uppstår till följd av att kemikalier läcker ut på en bangård eller annars i anslutning till spårtrafik, är spårtrafikidkaren inte enligt lagen om ersättning för miljöskador ansvarig för skadan, eftersom skadan har vållats genom användning av ett enskilt transportmedel. Banhållaren kan däremot enligt lagen om ersättning för miljöskador bli ansvarig för skadan, om denna kan anses ha förorsakats genom att verksamhet har idkats på ett bestämt område på det sätt lagen förutsätter. En spårtrafikidkare skall enligt lagen om ansvar i spårtrafik svara för sådana skador till den del som dessa är person- och sakskador som avses i lagen.

Enligt förslaget till lag om ansvar i spårtrafik ersätts personskador och sakskador endast i den omfattning skadeståndslagen föreskriver. Lagförslaget förpliktar inte banhållaren att ersätta sådan ekonomisk skada som skall ersättas enligt lagen om ersättning för miljöskador, om skadan inte har samband med person- eller sakskada. Enligt lagförslaget skall inte heller med stöd av lagen om ansvar i spårtrafik ersättas alla de kostnader för avvärjande och återställande som avses i 6 § lagen om ersättning för miljöskador.

Om banhållaren är ersättningsskyldig både enligt lagen om ansvar i spårtrafik och lagen om ersättning för miljöskador, begränsar paragrafen inte den skadelidandes rätt att få sina skador ersatta i den större omfattning som lagen om ersättning för miljöskador föreskriver. Enligt 2 § 1 mom. lagen om ersättning för miljöskador gäller lagen inte skador om vilkas ersättning stadgas i någon annan lag. Såsom sådana skador kan inte betraktas skador som inte ersätts enligt lagen om ansvar i spårtrafik, även om skador som har uppstått i anslutning till samma olyckshändelse delvis kunde bli ersatta även med stöd av lagen om ansvar i spårtrafik.

I 38 § elsäkerhetslagen föreskrivs att den som innehar elmateriel eller en elanläggning har ett strikt ansvar för elskador som dessa förorsakar. Enligt lagens 2 § skall lagen tillämpas på materiel och anläggningar som används vid produktion, överföring, distribution eller användning av el och vilkas elektriska eller elektromagnetiska egenskaper kan förorsaka risk för skada eller störningar. Om en skada vållas av elanläggningar som används i spårtrafik och skadan kan anses ha anknytning till spårtrafik, har den skadelidande rätt till ersättning antingen med stöd av lagen om ansvar i spårtrafik eller elsäkerhetslagen. En banhållare eller en spårtrafikidkare som har blivit ersättningsskyldig har härvid eventuellt rätt att med stöd av elsäkerhetslagen få ersättning för sin skada av den som innehar elanläggningen, om denna innehas av någon annan.

16 §. *Delning av ansvaret med trafikförsäkringsbolag.* I paragrafen hänvisas till den 20 a § som föreslås bli fogad till trafikförsäkringslagen, som reglerar hur ansvaret skall fördelas mellan den som är ersättningsskyldig enligt lagen om ansvar i spårtrafik och det trafikförsäkringsbolag som är ersättningsskyldigt enligt trafikförsäkringslagen, när skadan ersätts enligt bägge dessa lagar. Enligt lagen om ansvar i spårtrafik ansvarar härvid den ersättningsskyldige och trafikförsäkringsbolaget solidariskt för skadan.

17 §. *Preskriptionstid.* Enligt paragrafen skall ersättning yrkas inom tre år från den tidpunkt då den skadelidande fick kännedom om skadan eller borde ha känt till den. Enligt 10 § 2 mom. i den gällande lagen ang. ansvarighet för skada i följd av järnvägsdrift skall talan väckas inom två år från den dag då skadan har skett. Enligt artikel 55 i CIV-reglerna skall skadeståndsyrkanden som grundar sig på resandes död eller kroppsskada väckas inom tre år räknat från dagen efter den dag då olyckan eller dödsfallet inträffade. Den treåriga preskriptionstid som föreslås är densamma som den tid som 11 § trafikförsäkringslagen föreskriver för väckande av talan och preskription.

Preskriptionstiden börjar löpa när den skadelidande har fått veta eller han borde ha vetat att han har lidit en skada som har uppstått i anslutning till spårtrafik. För att preskriptionstiden skall börja löpa krävs kännedom om skadan och orsakssambandet till spårtrafiken. Preskriptionstiden börjar också löpa när den skadelidande borde ha känt till

skadan och orsakssambandet till spårtrafiken. För att preskriptionstiden skall börja löpa krävs inte att den skadelidande har känt till den juridiska grunden för ersättningen eller vem som eventuellt är ersättningsskyldig. Ett yrkande kan framställas antingen genom väckande av talan eller genom att spårtrafikidkaren eller banhållaren tillställs en fritt formulerad anmälan om skadan och ersättningsyrkandet. Preskriptionstiden gäller inte den regressrätt som föreskrivs i 14 §. Ersättning skall dock yrkas inom tio år från skadefallet.

18 §. *Forum*. Enligt paragrafen kan ett yrkande med stöd av lagen om ansvar i spårtrafik väckas vid den tingsrätt som enligt 10 kap. rättegångsbalken är behörig att pröva ett skadeståndsärendet. Laga domstol är också tingsrätten på det område inom vilket skadan har inträffat eller där den skadelidande är bosatt. Bestämmelsen motsvarar 11 § trafikförsäkringslagen. Eftersom den som har lidit skada i spårtrafik alternativt kan ha möjlighet att få sin skada ersatt även med stöd av trafikförsäkringslagen, är det motiverat att forumbestämmelserna i bägge lagarna är likalydande. Tingsrätten på den skadelidandes hemort är laga domstol bl.a. enligt produktansvarslagen och patientskadelagen.

I lagförslaget talas i motsats till ovan nämnda lagar om boningsort, inte om hemort. I forumbestämmelserna har man under den senaste tiden avgjort frågan om laga domstol så, att man i stället för den formella hemorten har låtit den faktiska boningsorten bestämma forum. Samma lösning har man också stannat för i arbetet med att revidera forumbestämmelserna i 10 kap. rättegångsbalken, som nu är anhängigt.

Enligt artikel 52 i CIV-reglerna kan en talan som grundas på järnvägens ansvarighet vid en resandes död eller kroppsskada föras endast vid behörig domstol i den stat på vars område den resande kom till skada, om inte annat föreskrivs i en mellanstatlig överenskommelse eller i ett koncessionsbeslut. Konventionen reglerar inte närmare frågan om laga inomstatlig domstol.

19 §. *Lagens tvingande natur*. I paragrafen föreslås för tydlighetens skull bestämmelser om lagens tvingande natur. En spårtrafikidkare eller banhållare kan inte begränsa sitt ansvar enligt lagen om ansvar i spårtrafik genom ett avtal som har ingåtts innan skadan yppades.

20 §. *Ikraftträdelse- och övergångsbestäm-*

elser. Lagen föreslås träda i kraft ca sex månader efter att den har antagits och blivit stadfäst. Enligt 2 mom. skall lagen ang. ansvarighet för skada i följd av järnvägsdrift upphävas genom lagen om ansvar i spårtrafik.

I 3 mom. föreslås bestämmelser om tillämpning av tidigare gällande lag. Har en skada i spårtrafik förorsakats innan den nya lagen trädde i kraft, skall den tidigare lagen tillämpas även om skadan skulle ha yppats först efter att den nya lagen har trätt i kraft.

Ibland kan en skada yppas först en lång tid efter att den händelse som förorsakade skadan inträffade. En bestämmelse som skulle innebära att frågan om tillämplig lag uteslutande skulle avgöras enligt tidpunkten när skadan uppstod, kunde därför leda till att den nya lagstiftningen kunde bli tillämplig också på skador som har förorsakats innan lagen trädde i kraft. För att förhindra de oskäligheter som eventuellt kan följa av detta föreskrivs bl.a. i lagen om ersättning för miljöskador att tidigare lag skall tillämpas även om skadan har yppats först efter att lagen har trätt i kraft. Samma princip är motiverad också i fråga om skador som har förorsakats genom spårtrafik. Med att skadan framträder skall också avses fall där en tidigare skada förvärras eller nya följder av skadan kommer i dagen.

1.2. Trafikförsäkringslagen

20 a §. I paragrafen föreslås bestämmelser om inbördes fördelning av ansvaret när skadan samtidigt är både en skada i spårtrafik och en trafikskada. Mellan den som är ersättningsskyldig enligt lagen om ansvar i spårtrafik och trafikförsäkringsbolaget fördelas ansvaret huvudsakligen enligt samma principer som ansvaret för en trafikskada enligt 14 § trafikförsäkringslagen fördelas mellan flera trafikförsäkringsbolag.

Enligt 1 mom. fördelas ansvaret såsom är skäligt med hänsyn till visad vårdslöshet och övriga skadevällande omständigheter. Har skadan enbart förorsakats av en omständighet som nämns i 8 § 1 mom. trafikförsäkringslagen eller 5 § lagen om ansvar i spårtrafik och som har förekommit enbart hos den ena sidan, utan att sådana omständigheter framgår på den andra sidan, stannar ersättningen i sin helhet den förstnämnda sidan till last. Om endast beträffande den ena

parten kan påvisas vårdslöshet eller att ett fordon eller en anordning har varit felaktig eller varit i bristfälligt skick eller stått eller rört sig i strid med trafikreglerna, skall alltså denna part svara för hela ersättningen.

I de fall som avses i paragrafen är den som är ersättningsskyldig enligt lagen om ansvar i spårtrafik och trafikförsäkringsbolaget följaktligen solidariskt ansvariga för skadan. Den skadelidande har rätt att få hela ersättningen av någondera parten. Bestämmelsen gäller ansvarsfördelningen mellan de ersättningsskyldiga efter att ersättningen har betalats samt utövning av regressrätt mot andra ersättningsskyldiga.

I 2 mom. föreslås för tydlighetens skull bestämmelser om regressrätt för ett trafikförsäkringsbolag som har betalt ersättning utöver sin egen andel. Bolaget har härvid rätt att av den enligt lagen om ansvar i spårtrafik ersättningsskyldige återkräva vad bolaget har betalt för dennes räkning. Momentet motsvarar till sitt innehåll 6 kap. 3 § 2

mom. skadeståndslagen. Enligt förslaget till lag om ansvar i spårtrafik har en ersättningsskyldig motsvarande regressrätt enligt 14 § nämnda lag. Bestämmelsen ändrar eller begränsar inte trafikförsäkringsbolagets regressrätt i andra fall än de som avses i paragrafen.

2. Ikraftträdande

Avsikten är att lagarna skall träda i kraft inom ca sex månader efter att de har antagits och blivit stadfästa. En sex månaders övergångstid har bedömts vara tillräcklig för att spårtrafikidkarna och banhållarna vid behov skall ha möjlighet att ändra villkoren för sina försäkringar eller ordna sådana försäkringar som de anser behövliga för att täcka sitt ansvar enligt lagen.

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

1.

Lag**om ansvar i spårtrafik**

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 §

Lagens tillämpningsområde

Denna lag tillämpas på ersättning för person- och sakskador i spårtrafik till den del något annat inte följer av internationella förpliktelser som är bindande för Finland.

2 §

Definitioner

I denna lag avses med

1) *spårfordon* tåg, metrotåg, spårvagnar och andra motsvarande fordon, vagnar och anordningar som är avsedda att löpa på spår,

2) *spårtrafikidkare* den som äger eller innehar ett spårfordon eller använder ett sådant i spårtrafik,

3) *banhållare* den som i egenskap av ägare eller innehavare håller trafikleder, spår eller anordningar som används för spårtrafik eller sköter trafikledningen i spårtrafik, samt

4) *motorfordon* fordon som avses i 3 § trafikförsäkringslagen (279/1959).

3 §

Ersättningskyldighet

En spårtrafikidkare är skyldig att ersätta skador som har orsakats av att ett spårfordon används i spårtrafik.

Om den som äger ett spårfordon har överlåtit rätten att använda spårfordonet till någon annan, ansvarar ägaren och nyttjanderättshavaren solidariskt för sådana skador som avses i 1 mom.

Banhållaren är skyldig att ersätta skador som har orsakats av att trafikleder, spår eller anordningar som används för spårtrafik är felaktiga eller i bristfälligt skick eller av fel i ledningen av spårtrafiken.

4 §

Övermäktig händelse

En spårtrafikidkare och en banhållare svarar inte för skador som orsakas av övermäktiga händelser som inte kan hänföras till spårtrafiken och som de inte hade kunnat förhindra eller förebygga följderna av även om de hade vidtagit alla åtgärder som rimligen hade kunnat krävas av dem.

5 §

Skada på motorfordon eller djur

När en skada som har orsakats av ett spårfordon drabbar ett motorfordon eller en person eller egendom som befinner sig i motorfordonet eller något annat djur än en ren som utan uppsikt uppehåller sig på spårområdet, uppstår ersättningskyldighet enligt denna lag endast om skadan har uppkommit på grund av

1) uppsåt eller oaktsamhet hos spårtrafikidkaren eller någon som är anställd hos denne eller spårfordonets passagerare,

2) att spårfordonet rörde sig eller stod på ett sätt som stred mot trafikreglerna,

3) att spårfordonet eller trafikleder, spår eller anordningar som används för spårtrafik var felaktiga eller i bristfälligt skick, eller

4) fel i ledningen av spårtrafiken.

6 §

Solidariskt ansvar

Om två eller flera är ansvariga för samma skada i spårtrafik svarar de solidariskt för skadan.

Mellan dem som är solidariskt ansvariga för en skada fördelas ansvaret enligt vad som prövas skäligt med hänsyn till den ersättningskyldiges andel i uppkomsten av

skadan samt de övriga omständigheter som medverkade till skadan.

7 §

Medvållande till personskada

Har den som lidit skada i spårtrafik uppsåtligen eller av grov oaktsamhet medverkat till att han lidit en personskada ersätts skadan endast i den mån övriga omständigheter har medverkat till att skadan uppkom.

Har den som framför ett spårfordon vållat sig en personskada när han har framfört fordonet under påverkan av alkohol eller annat rusmedel eller under gemensam påverkan av alkohol och annat rusmedel kan ersättningen nedsättas eller förvägras honom i enlighet med hans andel i uppkomsten av skadan samt övriga omständigheter som medverkade till skadan.

8 §

Medvållande till annan än personskada

Har den skadelidande medverkat till att en skada uppkommit i spårtrafik, kan ersättningen för andra än personskador nedsättas eller förvägras i den mån den skadelidande medverkade till skadan och med beaktande av de övriga omständigheter som medverkade till skadan.

9 §

Medvållande till skada på motorfordon

Har den skadelidande medverkat till att en skada uppkommit på ett motorfordon eller egendom i motorfordonet till följd av att ett spårfordon framförts, skall med hänsyn till samtliga omständigheter som har medverkat till skadan bestämmas i vilken mån och till vem ersättning skall betalas. Medvållande till personskada skall bedömas enligt 7 §.

10 §

Skada som uppkommit i samband med lastning eller annat arbete

Såsom skada i spårtrafik ersätts inte en skada som

1) under lastning, lossning eller annat arbete medan spårfordonet stått stilla drabbat spårfordonets ägare, förare eller någon annan som utför här angivet arbete, eller

2) under lastning, lossning eller annat arbete drabbat den egendom som arbetet avser eller något annat spårfordon eller motorfordon som deltar i arbetet.

11 §

Skada på gods som mottagits för befordran

Om ersättning för skada på gods som mottagits för befordran i spårtrafik föreskrivs särskilt. Med stöd av denna lag ersätts dock skador på kläder som en resande har burit på sig samt på handresgods, personliga bruksföremål och djur som resanden har haft med sig.

12 §

Skada som skall ersättas

Ersättning för skada i spårtrafik bestäms enligt 5 kap. 2-5 § och 7 kap. 3 § skadeståndslagen (412/1974).

Ersättning för personskada bestäms i tillämpliga delar enligt vad som föreskrivs i 6 § 2 mom. trafikförsäkringslagen.

13 §

Jämkning

Ersättning för sakskada kan jämkas, om ersättningsskyldigheten provas vara oskäligt betungande med hänsyn till den ersättningskyldiges och den skadelidandes förmögenhetsförhållanden och övriga omständigheter. Har skadan vållats uppsåtligen skall dock full ersättning utdömas.

14 §

Regressrätt

Den som har betalt ersättning enligt denna lag har rätt att av skadevållaren återkräva vad han har betalt, enligt de grunder som gäller för dennes skadeståndsansvar.

15 §

Rätt till ersättning på annan grund

Denna lag begränsar inte den skadelidandes rätt till ersättning enligt ett avtal, skadeståndslagen eller någon annan lag.

16 §

Fördelning av ansvaret

Har den skadelidande med anledning av en och samma skada rätt till ersättning såväl enligt denna lag som enligt trafikförsäkringslagen, fördelas ansvaret mellan de ersättningskyldiga enligt vad som föreskrivs i 20 a § trafikförsäkringslagen.

17 §

Preskriptionstid

Ersättning med stöd av denna lag skall yrkas inom tre år från det den skadelidande fick kännedom om skadan eller borde ha känt till den. Ersättningen skall dock yrkas inom tio år efter att skadan inträffade.

18 §

Forum

Talan som avses i denna lag kan väckas

vid den tingsrätt som enligt 10 kap. rättegångsbalken är behörig att pröva ett skadeståndsärende. Talan kan också väckas vid den tingsrätt inom vars domkrets skadan har inträffat eller den skadelidande är bosatt.

19 §

Lagens tvingande natur

Ett avtalsvillkor som begränsar den skadelidandes rätt till ersättning enligt denna lag är ogiltigt om avtalet har ingåtts innan skadan framträdde.

20 §

Ikraftträdelse- och övergångsbestämmelser

Denna lag träder i kraft den 199 .
Genom denna lag upphävs lagen den 19 februari 1898 ang. ansvarighet för skada i följd av järnvägsdrift (8/1898) jämte ändringar.

Angående ersättning för skador i spårtrafik som har uppkommit innan denna lag träder i kraft tillämpas de bestämmelser som gäller när denna lag träder i kraft även om skadan skulle framträda först efter att denna lag har trätt i kraft.

2.

Lag**om ändring av trafikförsäkringslagen**

I enlighet med riksdagens beslut

fogas till 20 a § trafikförsäkringslagen den 26 juni 1959 (279/59) en ny 20 a § som följer:

20 a §

Om den skadelidande har rätt till ersättning för en och samma skada såväl enligt denna lag som enligt lagen om ansvar i spårtrafik (/) skall ansvaret fördelas mellan trafikförsäkringsbolaget och den som är ersättningsskyldig enligt lagen om ansvar i spårtrafik i enlighet med vad som är skäligt med hänsyn till den oaktsamhet som visats samt övriga omständigheter som inverkat på skadan. Om skadan dock orsakats enbart av den ena parten till följd av en omständighet som nämns i 8 § 1 mom. i denna lag

eller i 5 § lagen om ansvar i spårtrafik, utan att sådana omständigheter föreligger beträffande den andra parten, skall ersättningen i dess helhet betalas av den förstnämnda parten.

Om ett trafikförsäkringsbolaget har betalat ett skadestånd som överstiger dess egen andel har bolaget rätt att av den som är ersättningsskyldig enligt lagen om ansvar i spårtrafik erhålla den del som bolaget erlagt av dennes andel.

Denna lag träder i kraft den 199 .

Helsingfors den 11 december 1997

Republikens President

MARTTI AHTISAARI

Justitieminister *Kari Häkämies*

