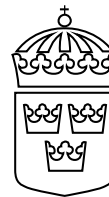


Regeringens proposition

2017/18:62



Ny järnvägstrafiklag

Prop.
2017/18:62

Regeringen överlämnar denna proposition till riksdagen.

Stockholm den 7 december 2017

Stefan Löfven

Morgan Johansson
(Justitiedepartementet)

Propositionens huvudsakliga innehåll

Den nuvarande regleringen av inrikes järnvägstransporter är föråldrad. I syfte att modernisera regelverket och stärka järnvägens konkurrenskraft som transportmedel föreslår regeringen en ny järnvägstrafiklag som ska ersätta 1985 års järnvägstrafiklag och lagen om internationell järnvägstrafik. Den nya lagen är gemensam för inrikes och internationell järnvägstrafik. Den innebär en anpassning till den avreglering som har skett på järnvägsområdet och till utvecklingen inom EU.

Den föreslagna lagen innebär att regleringen av inrikes järnvägstrafik i större utsträckning än hittills tar sin utgångspunkt i de regler som gäller internationellt. Det föreslås att bestämmelserna i fördraget om internationell järnvägstrafik (COTIF 1999) i stor utsträckning ska tillämpas på järnvägsföretagens avtal med bl.a. godskunder och infrastrukturförvaltare. Detta innebär en modernisering av det nuvarande regelverket för inrikes trafik och en förenkling för transportörerna, t.ex. genom att bestämmelserna är gemensamma.

Den föreslagna lagen innehåller även bestämmelser om skadeståndsansvar vid resor med tunnelbana eller spårväg och när utomstående skadas till följd av järnvägs-, tunnelbane- eller spårvägstrafik.

Enligt annan lagstiftning är järnvägsföretagen skyldiga att ersätta resenärer vid förseningar. I propositionen föreslås bestämmelser som ger järnvägsföretag möjlighet att få sådana förseningskostnader ersatta av infrastrukturförvaltaren, om förseningen beror på brister i infrastrukturen.

Den nya lagen föreslås träda i kraft den 1 juli 2018.

Innehållsförteckning

1	Förslag till riksdagsbeslut	4
2	Lagtext	5
2.1	Förslag till järnvägstrafiklag	5
2.2	Förslag till lag om ändring i järnvägstrafiklagen (2018:000)	10
2.3	Förslag till lag om ändring i lagen (2016:1375) om ändring i lagen (2015:338) om internationell järnvägstrafik.....	19
2.4	Förslag till lag om ändring i lagen (2010:974) om ändring i järnvägstrafiklagen (1985:192)	20
2.5	Förslag till lag om ändring i lagen (1974:610) om inrikes vägtransport	21
2.6	Förslag till lag om ändring i trafikskadelagen (1975:1410)	22
2.7	Förslag till lag om ändring i lagen (1992:1672) om paketresor	24
2.8	Förslag till lag om ändring i järnvägslagen (2004:519)	25
2.9	Förslag till lag om ändring i lagen (2015:953) om kollektivtrafikresenärers rättigheter.....	26
3	Ärendet och dess beredning	27
4	En ny lagstiftning för konkurrenskraftiga järnvägstransporter	28
4.1	En ny järnvägstrafiklag för inrikes och internationella transporter.....	28
4.2	Utgångspunkter för den nya lagen.....	32
4.3	Transport av resenärer	39
4.4	Transport av gods	43
4.5	Nyttjande av vagnar och infrastruktur i järnvägstrafik.....	47
4.6	Infrastrukturförvaltarens ansvar för transportörens förseningskostnader.....	51
4.7	Infrastrukturförvaltarens ansvar för skada som tillfogats tredje man.....	58
4.8	Generella bestämmelser	67
4.9	Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser	69
5	Ekonomiska och andra konsekvenser	71
6	Författningskommentar	76
6.1	Förslaget till järnvägstrafiklag.....	76
6.2	Förslaget till lag om ändring i järnvägstrafiklagen (2018:000)	102
6.3	Förslaget till lag om ändring i lagen (2016:1375) om ändring i lagen (2015:338) om internationell järnvägstrafik.....	106
6.4	Förslaget till lag om ändring i lagen (2010:974) om ändring i järnvägstrafiklagen (1985:192)	107

6.5	Förslaget till lag om ändring i lagen (1974:610) om inrikes vägtransport	107
6.6	Förslaget till lag om ändring i trafikskadelagen (1975:1410)	107
6.7	Förslaget till lag om ändring i lagen (1992:1672) om paketresor	108
6.8	Förslaget till lag om ändring i järnvägslagen (2004:519)	109
6.9	Förslaget till lag om ändring i lagen (2015:953) om kollektivtrafikresenärers rättigheter	109
Bilaga 1	COTIF 1999	110
Bilaga 2	EU:s tågpassagerarförordning	302
Bilaga 3	Sammanfattning av betänkandet En modern reglering av järnvägstransporter (SOU 2015:9).....	330
Bilaga 4	Betänkandets lagförslag.....	335
Bilaga 5	Förteckning över remissinstanserna	344
Bilaga 6	Lagrådsremissens lagförslag.....	345
Bilaga 7	Lagrådets yttrande	367
	Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 7 december 2017	371

1 Förslag till riksdagsbeslut

Regeringen föreslår att riksdagen antar regeringens förslag till

1. järnvägstrafiklag,
2. lag om ändring i järnvägstrafiklagen (2018:000),
3. lag om ändring i lagen (2016:1375) om ändring i lagen (2015:338) om internationell järnvägstrafik,
4. lag om ändring i lagen (2010:974) om ändring i järnvägstrafiklagen (1985:192),
5. lag om ändring i lagen (1974:610) om inrikes vägtransport,
6. lag om ändring i trafikskadelagen (1975:1410),
7. lag om ändring i lagen (1992:1672) om paketresor,
8. lag om ändring i järnvägslagen (2004:519),
9. lag om ändring i lagen (2015:953) om kollektivtrafikresenärers rättigheter.

Regeringen har följande förslag till lagtext.

2.1 Förslag till järnvägstrafiklag

Häri genom föreskrivs följande.

Lagens innehåll

1 § I denna lag finns bestämmelser om

1. avtal om transport av resenärer eller gods på järnväg,
2. avtal om nyttjande av vagnar i järnvägstrafik,
3. avtal om nyttjande av infrastruktur i järnvägstrafik, och
4. ansvar för skada som tillfogats en resenär vid transport på tunnelbana eller spårväg.

Lagen innehåller också bestämmelser om ansvar för person- eller sakskada som någon har tillfogats till följd av spårdrift i annat fall än inom ramen för ett avtal om transport.

Till lagen hör en bilaga med de franska och engelska originaltexterna av fördraget om internationell järnvägstrafik av den 9 maj 1980 i dess lydelse enligt ändringsprotokollet av den 3 juni 1999 (COTIF 1999) och en översättning till svenska. Om originaltexterna skiljer sig åt, gäller den franska texten.¹

Avtal om transport av resenärer

2 § Originaltexterna av bestämmelserna i bilaga A till COTIF 1999 för avtal om internationell transport av resenärer på järnväg ska gälla som svensk lag. Detta gäller inte till den del bestämmelserna uteslutande reglerar de fördragsslutande staternas förpliktelser mot varandra eller mot Mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik (OTIF).

3 § Särskilda bestämmelser om transport av resenärer på järnväg finns i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007 av den 23 oktober 2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer (EU:s tågpassagerarförordning).

4 § På sådana avtal om inrikes transport av resenärer på järnväg som inte omfattas av tillämpningsområdet i artikel 2.1 i EU:s tågpassagerarförordning, i den ursprungliga lydelsen, ska det som föreskrivs i artikel 11 (om skadeståndsansvar för resenärer och resgods) i förordningen tillämpas. Detsamma gäller för avtal om transport av resenärer på tunnelbana eller spårväg.

¹ Här återfinns bilagan, tillsammans med andra delar av COTIF 1999, som bilaga 1 till propositionen.

5 § En fordran som grundar sig på en skyldighet enligt artikel 15, 16, 17 eller 18 (om försening, utebliven anslutning och inställelse) i EU:s tågpassagerarförordning, i den ursprungliga lydelsen, upphör om resenären inte väcker talan inom tre år från det att fordran uppkom.

Avtal om transport av gods på järnväg

6 § Originaltexterna av bestämmelserna i bilang B till COTIF 1999 för avtal om internationell transport av gods på järnväg ska gälla som svensk lag. Detta gäller inte till den del bestämmelserna uteslutande reglerar de fördragsslutande staternas förpliktelser mot varandra eller mot OTIF.

På avtal om transport av gods på järnväg när den plats där godset tas emot och den plats där godset ska lämnas ut ligger i Sverige ska det som föreskrivs i bilang B, med undantag för artiklarna 46 och 51, tillämpas. På sådana avtal ska också det som föreskrivs i artikel 1.4 i bilang A till COTIF 1999 tillämpas.

Avtal om nyttjande av vagnar i järnvägstrafik

7 § Originaltexterna av bestämmelserna i bilang D till COTIF 1999 för avtal om nyttjande av vagnar i internationell järnvägstrafik ska gälla som svensk lag.

På avtal om nyttjande av järnvägsvagnar för transport av gods på järnväg när den plats där godset tas emot och den plats där godset ska lämnas ut ligger i Sverige ska det som föreskrivs i bilang D, med undantag för artikel 11, tillämpas. Det som föreskrivs i dessa bestämmelser ska även tillämpas på avtal om nyttjande av järnvägsvagnar för transport av resenärer enligt EU:s tågpassagerarförordning, i den ursprungliga lydelsen, när platsen för avresa och platsen för ankomst ligger i Sverige.

Avtal om nyttjande av infrastruktur i järnvägstrafik

8 § Originaltexterna av bestämmelserna i bilang E till COTIF 1999 för avtal om nyttjande av infrastruktur i internationell järnvägstrafik ska gälla som svensk lag. Detta gäller inte till den del bestämmelserna uteslutande reglerar de fördragsslutande staternas förpliktelser mot varandra eller mot OTIF.

På avtal om nyttjande av järnvägsinfrastruktur för transport av gods på järnväg när den plats där godset tas emot och den plats där godset ska lämnas ut ligger i Sverige ska det som föreskrivs i bilang E, med undantag för artiklarna 22–24, tillämpas. Det som föreskrivs i dessa bestämmelser ska även tillämpas på avtal om nyttjande av järnvägsinfrastruktur för transport av resenärer enligt EU:s tågpassagerarförordning, i den ursprungliga lydelsen, när platsen för avresa och platsen för ankomst ligger i Sverige.

9 § Det ansvar för ekonomisk skada för infrastrukturförvaltaren som föreligger enligt 8 § ska också omfatta ekonomisk skada som uppkommer för transportören till följd av dennes skyldigheter enligt artiklarna 16–18 i EU:s tågpassagerarförordning, i den ursprungliga

lydelsen, och enligt 14 och 15 §§ lagen (2015:953) om kollektivtrafikresenärs rättigheter. Prop. 2017/18:62

Avtalsvillkor som i jämförelse med denna paragraf inskränker infrastrukturförvaltarens ansvar är utan verkan mot transportören.

10 § Om en transportör har rätt till ersättning av infrastrukturförvaltaren enligt 8 eller 9 § och har fått kvalitetsavgift enligt 6 kap. 22 a § järnvägslagen (2004:519) av förvaltaren på grund av samma händelse, ska kvalitetsavgiften räknas av från ersättningen.

Generella bestämmelser för avtal om transport eller nyttjande av infrastruktur i järnvägstrafik

Beräkningsenhet

11 § Originaltexterna av bestämmelserna i artikel 9.1, 9.2 och 9.5 i COTIF 1999 om beräkningsenhet ska gälla som svensk lag.

Ansvarsbegränsning för personskada

12 § Vid personskada har transportören och infrastrukturförvaltaren rätt att begränsa sitt ansvar till 400 000 särskilda dragningsrätter per person vid en och samma olycka, när det är fråga om sådan ersättning som avses i artikel 27.2 eller 28 b i bilag A till COTIF 1999, artikel 11.2 eller 12 b i bilag E till COTIF 1999 eller artikel 27.2 eller 28 b i bilaga I till EU:s tågpassagerarförordning i den ursprungliga lydelsen.

Beslut om sakkunnig

13 § Om parterna i ett fall som avses i artikel 54 i bilag A till COTIF 1999, artikel 42 i bilag B till COTIF 1999 eller artikel 54 i bilaga I till EU:s tågpassagerarförordning i den ursprungliga lydelsen inte kan enas om en viss sakkunnig, ska tingsrätten på den ort där godset, resgodset eller fordonet finns efter ansökan utse en sakkunnig.

Vid handläggning i domstol av ett ärende enligt första stycket tillämpas i övrigt lagen (1996:242) om domstolsärenden.

Särskilda bestämmelser för avtal i internationella förhållanden

Processrättsliga bestämmelser

14 § I fråga om järnvägstrafik som regleras i COTIF 1999 ska originaltexterna av bestämmelserna i artiklarna 11 (om ställande av säkerhet), 12 (om verkställande av domar, kvarstad och utmätning) och 32 (om preskription och verkställighet) gälla som svensk lag.

Förfarande för verkställbarhet av en utländsk exekutionstitel

15 § En ansökan om att en utländsk dom eller annan utländsk exekutionstitel ska förklaras verkställbar enligt artikel 12 eller 32 i COTIF 1999 görs hos tingsrätten. Regeringen kan med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen meddela föreskrifter om vilka tingsrätter som får pröva en ansökan.

Sökanden ska tillsammans med ansökan ge in

1. exekutionstiteln i original eller i kopia som har bestyrkts av en behörig myndighet, och

2. en förklaring av en behörig myndighet i den stat där exekutionstiteln har upprättats att den avser en tvist som omfattas av COTIF 1999 samt att den får verkställas i den staten och, i fråga om en domstols dom, att den har fått laga kraft.

Vid handläggning i domstol av ett ärende enligt denna paragraf tillämpas i övrigt lagen (1996:242) om domstolsärenden.

Verkställighet av en utländsk exekutionstitel

16 § Om en dom eller annan exekutionstitel förklaras verkställbar, verkställs den på samma sätt som en svensk dom som har fått laga kraft.

Infrastrukturförvaltarens ansvar för skada som har tillfogats i annat fall

Infrastrukturförvaltarens grundläggande ansvar

17 § Infrastrukturförvaltaren ansvarar för person- eller sakskada till följd av järnvägs-, tunnelbane- eller spårvägsdrift inom Sverige även om förvaltaren inte har vållat skadan.

Undantag från ansvaret

18 § Infrastrukturförvaltarens ansvar enligt 17 § gäller inte

1. för person- eller sakskada som har tillfogats en resenär under resa eller som har uppkommit på egendom under transport,

2. för sakskada som har tillfogats ett järnvägs-, tunnelbane- eller spårvägsföretag vid nyttjandet av infrastrukturen eller för skada som har tillfogats någon som tillhandahåller järnvägsvagnar som är avsedda att nyttjas för transport, eller

3. för person- eller sakskada som omfattas av någon annan bestämmelse i denna lag eller i EU:s tågpassagerarförordning eller om annat följer av 19 eller 20 §.

19 § Infrastrukturförvaltaren är fri från ansvar enligt 17 §, om skadan har orsakats av omständigheter som inte kan hänföras till själva järnvägs-, tunnelbane- eller spårvägsdriften och som infrastrukturförvaltaren inte hade kunnat undgå eller förebygga följderna av även om infrastrukturförvaltaren hade iakttagit den omsorg som omständigheterna krävde.

20 § Om en förare eller passagerare i ett motordrivet fordon som är i trafik skadas eller om ett sådant fordon eller egendom som transporteras med fordonet skadas, är infrastrukturförvaltaren ansvarig enligt 17 § endast om någon på infrastrukturförvaltarens eller transportörens sida uppsåtligen eller av oaktsamhet har vållat skadan eller om skadan har orsakats genom bristfällighet i någon anordning för driften.

Skadeståndets bestämmande m.m.

21 § I fråga om skadestånd enligt 17 § ska 5 kap. 1–5 och 7 §§ och 6 kap. 1–4 §§ skadeståndslagen (1972:207) tillämpas.

Om någon på den skadelidandes sida har medverkat till skador på nötkreatur eller hästar under betesgång eller på renar, kan skadeståndet jämkas endast om medverkan har skett uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet.

Skadas ett motordrivet fordon som är i trafik eller egendom som transporteras med ett sådant fordon, ska medverkan till denna sakskada anses föreligga, om vållande i samband med förandet av det skadade fordonet eller det fordon som den skadade egendomen transporterades med eller bristfällighet på fordonet har medverkat till skadan.

Preskription

22 § En fordran enligt 17 § upphör, om talan inte väcks

1. vid dödsfall: inom tre år från dödsfallet men inte senare än fem år från den händelse som ledde till dödsfallet,

2. vid personskada som inte har lett till döden: inom tre år från den händelse som orsakade skadan, eller

3. vid sakskada: inom tre år från den händelse som orsakade skadan.

Vid återkrav mot en infrastrukturförvaltare enligt 20 § tredje stycket trafikskadelagen (1975:1410) ska fristen att väcka talan alltid vara minst ett år från den betalning som grundade återkravet.

1. Denna lag träder i kraft den 1 juli 2018.

2. Genom lagen upphävs järnvägstrafiklagen (1985:192) och lagen (2015:338) om internationell järnvägstrafik.

3. I fråga om avtal om nyttjande av infrastruktur i järnvägstrafik som har ingåtts före ikraftträdandet ska den nya lagen gälla för en skadehändelse som har inträffat efter ikraftträdandet.

2.2 Förslag till lag om ändring i järnvägstrafiklagen (2018:000)

Härigenom föreskrivs att bilagan till järnvägstrafiklagen (2018:000) ska ha följande lydelse.

Lydelse enligt förslag 2.1

Bilaga

Convention relative aux transports internationaux ferroviaires du 9 mai 1980 dans la teneur du Protocole de modification du 3 juin 1999

Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF) of 9 May 1980 in the version of the Protocol of Modification of 3 June 1999

Fördrag om internationell järnvägstrafik (COTIF) av den 9 maj 1980 i dess lydelse enligt ändringsprotokollet av den 3 juni 1999

Article 12
Exécution de
jugements.
Saisies

Article 12
Execution of
judgments.
Attachment

Artikel 12
Verkställande av
domar.
Kvarstad och
utmätning

§ 1 Lorsque les jugements prononcés en vertu des dispositions de la Convention, contradictoirement ou par défaut, par le juge compétent, sont devenus exécutoires d'après les lois appliquées par ce juge, ils acquièrent force exécutoire dans chacun des autres Etats membres après l'accomplissement des formalités prescrites dans l'Etat où l'exécution doit avoir lieu. La révision du fond de

§ 1 Judgments pronounced by the competent court or tribunal pursuant to the provisions of the Convention after trial or by default shall, when they have become enforceable under the law applied by that court or tribunal, become enforceable in each of the other Member States on completion of the formalities required in the State where enforcement is to take place. The merits of

§ 1 När domar, som har meddelats till följd av bestämmelserna i detta fördrag av en behörig domstol efter parternas hörande eller genom tredskodom, får verkställas enligt den lagstiftning som tillämpas av domstolen ska de vara verkställbara i alla andra medlemsstater så snart de formföreskrifter har uppfyllts som gäller i den stat där domen ska verkställas. Ingen ny prövning av själva

l'affaire n'est pas admise. Ces dispositions s'appliquent également aux transactions judiciaires.

the case shall not be subject to review. These provisions shall apply also to judicial settlements.

saken får göras. Dessa bestämmelser ska även vara tillämpliga på förlikning som har träffats inför domstol.

§ 2 Le § 1 ne s'applique ni aux jugements qui ne sont exécutoires que provisoirement, ni aux condamnations à des dommages-intérêts qui seraient prononcées, en sus des dépens, contre un demandeur en raison du rejet de sa demande.

§ 2 § 1 shall apply neither to judgments which are provisionally enforceable, nor to awards of damages in addition to costs against a plaintiff who fails in his action.

§ 2 Vad som sägs i § 1 ska varken vara tillämpligt på domar som endast får verkställas interimistiskt, eller på skadestånd utöver rättegångskostnaderna som en kärke förpliktas att betala med anledning av att hans talan har ogillats.

§ 3 Les créances nées d'un transport soumis aux Règles uniformes CIV ou aux Règles uniformes CIM, au profit d'une entreprise de transport sur une autre entreprise de transport qui ne relève pas du même Etat membre, ne peuvent être saisies qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de l'Etat membre dont relève l'entreprise titulaire des créances à saisir.

§ 3 Debts arising from a transport operation subject to the CIV Uniform Rules or the CIM Uniform Rules, owed to one transport undertaking by another transport undertaking not under the jurisdiction of the same Member State, may only be attached under a judgment given by the judicial authority of the Member State which has jurisdiction over the undertaking entitled to payment of the debt sought to be attached.

§ 3 En fordran från ett transportföretag mot ett annat i samband med en transport som omfattas av de enhetliga rättsreglerna CIV eller de enhetliga rättsreglerna CIM får, om företagen inte hör hemma i samma medlemsstat, beläggas med kvarstad eller utmätas endast på grund av ett avgörande av en judiciell myndighet i den medlemsstat där det fordringsägande företaget hör hemma.

§ 4 Les créances nées d'un contrat soumis aux Règles uniformes CUV ou aux Règles uniformes CUI ne peuvent être saisies qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de l'Etat membre dont

§ 4 Debts arising from a contract subject to the CUV Uniform Rules or the CUI Uniform Rules may only be attached under a judgment given by the judicial authority of the Member State which has

§ 4 Fordringar som uppkommer enligt ett avtal som omfattas av de enhetliga rättsreglerna CUV eller de enhetliga rättsreglerna CUI får beläggas med kvarstad eller utmätas endast på grund av ett avgörande av en judi-

Prop. 2017/18:62 relève l'entreprise jurisdiction over the ciell myndighet i den
titulaire des créances undertaking entitled medlemsstat där det
à saisir. to payment of the fordringsägande före-
 debts sought to be taget hör hemma.

§ 5 Les véhicules fer- § 5 Railway vehicles § 5 Järnvägsfordon
roviaires ne peuvent may only be seized on får beläggas med
être saisis, sur un a territory other than kvarstad eller utmätas
territoire autre que that of the Member inom en annan med-
celui de l'Etat memb- State in which the lemsstat än den där
re dans lequel le keeper has its regist- innehavaren har sitt
détenteur a son siège ered office, under a säte endast på grund
social, qu'en vertu judgment given by the av ett avgörande av
d'un jugement rendu judicial authority of en judiciell myndig-
par l'autorité judi- that State. The term het i den sistnämnda
ciaire de cet Etat. Le "keeper" means the staten. Med ordet in-
terme "détenteur" dé- person *who*, being the nehavare avses den
signe *celui qui ex- owner or having the som varaktigt nyttjar
ploite économiquem- right to dispose of it,ent, de manière exploits the railway som transportmedel,
durable, un véhicule vehicle economically vare sig han är ägare
ferroviaire en tant in a permanent man- eller har nyttjanderätt
que moyen de trans- ner as a means of till detta fordon.*

Règles uniformes concernant les contrats d'utilisation de véhicules en trafic international ferroviaire (CUV, appendice D à la Convention)

Prop. 2017/18:62

Uniform Rules concerning Contracts of Use of Vehicles in International Rail Traffic (CUV, appendix D to the Convention)

Enhetliga rättsregler för avtal om nyttjande av vagnar i internationell järnvägstrafik (CUV, bihang D till fördraget)

Article 9

Responsabilité pour les agents et autres personnes

§ 1 Les parties au contrat sont responsables de leurs agents et des autres personnes au service desquelles elles recourent pour l'exécution du contrat, lorsque ces agents ou ces autres personnes agissent dans l'exercice de leurs fonctions.

§ 2 Sauf convention contraire entre les parties au contrat, les gestionnaires de l'infrastructure, sur laquelle l'entreprise de transport ferroviaire utilise le véhicule en tant que moyen de transport, sont considérés comme des personnes au service desquelles l'entreprise de transport ferroviaire recourt.

§ 3 Les §§ 1 et 2 s'appliquent également en cas de subrogation conformément à l'article 8.

Article 9

Liability for servants and other persons

§ 1 The contracting parties shall be liable for their servants and other persons whose services they make use of for the performance of the contract, when these servants and other persons are acting within the scope of their functions.

§ 2 Unless the contracting parties otherwise agree, the managers of the infrastructure on which the rail transport undertaking uses the vehicle as a means of transport, shall be regarded as persons whose services the rail transport undertaking makes use of.

§ 3 §§ 1 and 2 shall also apply in the case of subrogation in accordance with Article 8.

Artikel 9

Ansvar för anställda och andra personer

§ 1 Avtalsparterna ska vara ansvariga för sina anställda och andra personer vilkas tjänster de anlitar för att fullgöra sina avtalsförpliktelser, när dessa anställda och andra personer handlar under fullgörande av sina uppgifter.

§ 2 Om inte avtalsparterna kommer överens om något annat, ska förvaltarna av den infrastruktur på vilken järnvägsföretaget nyttjar vagnen som transportmedel anses som personer vilkas tjänster järnvägsföretaget anlitar.

§ 3 §§ 1 och 2 ska även tillämpas vid fall av övertagande av ansvar enligt artikel 8.

Convention relative aux transports internationaux ferroviaires du 9 mai 1980 dans la teneur du Protocole de modification du 3 juin 1999

Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF) of 9 May 1980 in the version of the Protocol of Modification of 3 June 1999

Fördrag om internationell järnvägstrafik (COTIF) av den 9 maj 1980 i dess lydelse enligt ändringsprotokollet av den 3 juni 1999

Article 12
Exécution de
jugements.
Saisies

Article 12
Execution of
judgments.
Attachment

Artikel 12
Verkställande av
domar.
Kvarstad och
utmätning

§ 1 Lorsque les jugements prononcés en vertu des dispositions de la Convention, contradictoirement ou par défaut, par le juge compétent, sont devenus exécutoires d'après les lois appliquées par ce juge, ils acquièrent force exécutoire dans chacun des autres Etats membres après l'accomplissement des formalités prescrites dans l'Etat où l'exécution doit avoir lieu. La révision du fond de l'affaire n'est pas admise. Ces dispositions s'appliquent également aux transactions judiciaires.

§ 1 Judgments pronounced by the competent court or tribunal pursuant to the provisions of the Convention after trial or by default shall, when they have become enforceable under the law applied by that court or tribunal, become enforceable in each of the other Member States on completion of the formalities required in the State where enforcement is to take place. The merits of the case shall not be subject to review. These provisions shall apply also to judicial settlements.

§ 1 När domar, som har meddelats till följd av bestämmelserna i detta fördrag av en behörig domstol efter parternas hörande eller genom tredskodom, får verkställas enligt den lagstiftning som tillämpas av domstolen ska de vara verkställbara i alla andra medlemsstater så snart de formföreskrifter har uppfyllts som gäller i den stat där domen ska verkställas. Ingen ny prövning av själva saken får göras. Dessa bestämmelser ska även vara tillämpliga på förlikning som har träffats inför domstol.

§ 2 Le § 1 ne s'applique ni aux jugements qui ne sont exécutoires que provisoirement, ni aux condamnations à des dommages-intérêts qui seraient prononcées, en sus des dépens, contre un demandeur en raison du rejet de sa demande.

§ 2 § 1 shall apply neither to judgments which are provisionally enforceable, nor to awards of damages in addition to costs against a plaintiff who fails in his action.

§ 2 Vad som sägs i § 1 ska varken vara tillämpligt på domar som endast får verkställas interimistiskt, eller på skadestånd utöver rättegångskostnaderna som en kående förpliktas att betala med anledning av att hans talan har ogillats.

§ 3 Les créances nées d'un transport soumis aux Règles uniformes CIV ou aux Règles uniformes CIM, au profit d'une entreprise de transport sur une autre entreprise de transport qui ne relève pas du même Etat membre, ne peuvent être saisies qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de l'Etat membre dont relève l'entreprise titulaire des créances à saisir.

§ 3 Debts arising from a transport operation subject to the CIV Uniform Rules or the CIM Uniform Rules, owed to one transport undertaking by another transport undertaking not under the jurisdiction of the same Member State, may only be attached under a judgment given by the judicial authority of the Member State which has jurisdiction over the undertaking entitled to payment of the debt sought to be attached.

§ 3 En fordran från ett transportföretag mot ett annat i samband med en transport som omfattas av de enhetliga rättsreglerna CIV eller de enhetliga rättsreglerna CIM får, om företagen inte hör hemma i samma medlemsstat, beläggas med kvarstad eller utmätas endast på grund av ett avgörande av en judiciell myndighet i den medlemsstat där det fordringsägande företaget hör hemma.

§ 4 Les créances nées d'un contrat soumis aux Règles uniformes CUV ou aux Règles uniformes CUI ne peuvent être saisies qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de l'Etat membre dont relève l'entreprise titulaire des créances à saisir.

§ 4 Debts arising from a contract subject to the CUV Uniform Rules or the CUI Uniform Rules may only be attached under a judgment given by the judicial authority of the Member State which has jurisdiction over the undertaking entitled to payment of the debts sought to be attached.

§ 4 Fordringar som uppkommer enligt ett avtal som omfattas av de enhetliga rättsreglerna CUV eller de enhetliga rättsreglerna CUI får beläggas med kvarstad eller utmätas endast på grund av ett avgörande av en judiciell myndighet i den medlemsstat där det fordringsägande företaget hör hemma.

§ 5 Les véhicules ferroviaires ne peuvent être saisis, sur un territoire autre que celui de l'Etat membre dans lequel le détenteur a son siège social, qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de cet Etat. Le terme "détenteur" désigne la personne ou l'entité propriétaire du véhicule ou disposant d'un droit de disposition sur celui-ci, qui exploite ledit véhicule à titre de moyen de transport.

§ 5 Railway vehicles may only be seized on a territory other than that of the Member State in which the keeper has its registered office, under a judgement given by the judicial authority of that State. The term "keeper" means the person or entity that, being the owner of a vehicle or having the right to use it, exploits the vehicle as a means of transport.

§ 5 Järnvägsfordon får beläggas med kvarstad eller utmätas inom en annan medlemsstat än den där innehavaren har sitt säte endast på grund av ett avgörande av en judiciell myndighet i den sistnämnda staten. Med ordet innehavare avses den som i egenskap av ägare eller nyttjanderättshavare använder fordonet som transportmedel.

Règles uniformes concernant les contrats d'utilisation de véhicules en trafic international ferroviaire (CUV, appendice D à la Convention)

Uniform Rules concerning Contracts of Use of Vehicles in International Rail Traffic (CUV, appendix D to the Convention)

Enhetliga rättsregler för avtal om nyttjande av vagnar i internationell järnvägstrafik (CUV, bihang D till fördraget)

Article 1^{er} bis
Champ de
réglementation

Les présentes Règles uniformes régissent exclusivement les droits et obligations des parties résultant du contrat concernant l'utilisation de véhicules ferroviaires en tant que moyen de transport pour effectuer des transports

Article 1a
Areas governed

These Uniform Rules govern only the rights and obligations of the parties which arise from a contract concerning the use of railway vehicles as means of transport for carriage in accordance with the CIV Uniform Rules and in

Artikel 1a
Bestämmelsernas
omfattning

Dessa enhetliga rättsregler ska endast tillämpas i fråga om de rättigheter och förpliktelser för parterna som härrör ur ett avtal rörande nyttjande av järnvägsvagnar för att utföra transport i enlighet med de enhetliga rättsreglerna

selon les Règles uniformes CIV et selon les Régles uniformes CIM. Il n'est pas porté atteinte aux prescriptions de droit public, notamment aux prescriptions relatives à l'admission technique des véhicules, à la maintenance et à la sécurité d'exploitation.

accordance with the CIM Uniform Rules. Public law prescriptions applicable to the use of railway vehicles, in particular those prescriptions relating to the technical admission of vehicles, to maintenance and to operational safety, shall remain unaffected.

CIV och de enhetliga rättsreglerna CIM. Tillämpliga offentliga rättsliga föreskrifter avseende användningen av järnvägsvagnar, särskilt sådana föreskrifter som avser tekniskt godkännande, underhåll samt driftsäkerhet, berörs inte.

Article 9
Responsabilité pour les agents et autres personnes

§ 1 Les parties au contrat sont responsables de leurs agents et des autres personnes au service desquelles elles recourent pour l'exécution du contrat, lorsque ces agents ou ces autres personnes agissent dans l'exercice de leurs fonctions.

§ 2 Sauf convention contraire entre les parties au contrat, les gestionnaires de l'infrastructure, sur laquelle l'entreprise de transport ferroviaire utilise le véhicule en tant que moyen de transport, sont considérés comme des personnes au service desquelles l'entreprise de transport ferroviaire recourt.

Article 9
Liability for servants and other persons

§ 1 The contracting parties shall be liable for their servants and other persons whose services they make use of for the performance of the contract, when these servants and other persons are acting within the scope of their functions.

§ 2 Unless the contracting parties otherwise agree, the managers of the infrastructure on which the rail transport undertaking use the vehicle as a means of transport, shall be regarded as persons whose services the rail transport undertaking makes use of.

Artikel 9
Ansvar för anställda och andra personer

§ 1 Avtalsparterna ska vara ansvariga för sina anställda och andra personer vilkas tjänster de anlitar för att fullgöra sina avtalsförpliktelser, när dessa anställda och andra personer handlar under fullgörande av sina uppgifter.

§ 2 Om inte avtalsparterna kommer överens om något annat, ska förvaltarna av den infrastruktur på vilken järnvägsföretaget nyttjar vagnen som transportmedel anses som personer vilkas tjänster järnvägsföretaget anlitar.

§ 3 L'entité chargée de l'entretien (ECE) définie à l'article 15, § 2, des Règles uniformes ATMF est considérée comme une personne au service de laquelle le détenteur recourt.

Le contrat visé à l'article premier doit indiquer les dispositions nécessaires pour garantir l'échange d'informations au sens de l'article 15, § 3, des Règles uniformes ATMF entre l'ECE et l'entreprise ferroviaire.

§ 4 Les §§ 1, 2 et 3 s'appliquent également en cas de subrogation conformément à l'article 8.

§ 3 The entity in charge of maintenance (ECM) as defined in Article 15 § 2 of the ATMF Uniform Rules shall be considered as a person whose services the keeper makes use of.

The contract defined in Article 1 shall contain the relevant provisions to ensure the exchange of information as defined in Article 15 § 3 of the ATMF Uniform Rules between the ECM and the railway undertaking.

§ 4 §§ 1, 2 and 3 shall also apply in the case of subrogation in accordance with Article 8.

§ 3 Den underhållsansvariga enheten (ECM) som anges i artikel 15 § 2 i de enhetliga rättsreglerna ATMF ska anses som en person vars tjänster innehavaren anlitar.

Avtalet som avses i artikel 1 ska innehålla nödvändiga bestämmelser för att tillförsäkra utväxling av sådan information som anges i artikel 15 § 3 i de enhetliga rättsreglerna ATMF mellan ECM och järnvägsföretaget.

§ 4 Vad som sägs i §§ 1, 2 och 3 ska även tillämpas vid fall av övertagande av ansvar enligt artikel 8.

-
1. Denna lag träder i kraft den dag som regeringen bestämmer.
 2. Ändringarna i bilagan får sättas i kraft vid olika tidpunkter.

2.3 Förslag till lag om ändring i lagen (2016:1375) Prop. 2017/18:62
om ändring i lagen (2015:338) om
internationell järnvägstrafik

Härigenom föreskrivs att lagen (2016:1375) om ändring i lagen (2015:338) om internationell järnvägstrafik ska utgå vid utgången av juni 2018.

Prop. 2017/18:62 2.4 **Förslag till lag om ändring i lagen (2010:974)
om ändring i järnvägstrafiklagen (1985:192)**

Härigenom föreskrivs att lagen (2010:974) om ändring i järnvägs-
trafiklagen (1985:192) ska utgå vid utgången av juni 2018.

2.5 Förslag till lag om ändring i lagen (1974:610) om inrikes vägtransport

Prop. 2017/18:62

Härigenom föreskrivs att 2 § lagen (1974:610) om inrikes vägtransport ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 §¹

Lagen ska inte tillämpas på brevbefordran, begravningstransporter eller befordran av flyttsaker.

Lagen ska inte heller tillämpas på sådan befordran på väg som omfattas av *lagen (2015:338) om internationell järnvägstrafik eller som en järnväg i annat fall utför inom Sverige till fullgörande av avtal om befordran av gods på järnväg.*

Lagen ska inte heller tillämpas på sådan befordran på väg som omfattas av *järnvägstrafiklagen (2018:000).*

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2018.

¹ Senaste lydelse 2015:341.

2.6 Förslag till lag om ändring i trafikskadelagen (1975:1410)

Härigenom föreskrivs att 11 och 20 §§ trafikskadelagen (1975:1410)¹ ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

11 §

Uppkommer annan person- eller sakskada i följd av trafik med motordrivnet fordon än som anges i 10 §, utgår trafikskadeersättning från trafikförsäkringen för fordonet.

För sakskada som tillfogas försäkringstagaren genom det egna fordonet utgår trafikskadeersättning enligt första stycket endast om fordonet brukades olovligen av annan. Ersättning enligt första stycket utgår *ej* för sakskada som genom det egna fordonet tillfogas fordonets brukare eller förare eller, om fordonet brukades olovligen, den som med vetskap *därom* följde med fordonet eller lät egendom befordras med *detta*.

Skadas ett spårfordon som omfattas av *järnvägstrafiklagen (1985:192)* och som är i trafik eller skadas person eller egendom i ett *sådan* fordon, utgår trafikskadeersättning enligt första stycket endast om skadan har orsakats genom vållande i samband med förandet av det motordrivna fordonet eller genom bristfällighet på det fordonet. *Uppkommer därvid* också *skada på* egendom som ingår i spåranläggningen, gäller *vad* nu har sagts även i fråga om denna skada.

Om det uppkommer någon annan person- eller sakskada i följd av trafik med motordrivnet fordon än som anges i 10 §, utgår trafikskadeersättning från trafikförsäkringen för fordonet.

För sakskada som tillfogas försäkringstagaren genom det egna fordonet utgår trafikskadeersättning enligt första stycket endast om fordonet brukades olovligen av *någon* annan. Ersättning enligt första stycket utgår *inte* för sakskada som genom det egna fordonet tillfogas fordonets brukare eller förare eller, om fordonet brukades olovligen, den som med vetskap *om detta* följde med fordonet eller lät egendom befordras med *det*.

Skadas ett spårfordon som omfattas av *järnvägstrafiklagen (2018:000)* och som är i trafik eller skadas person eller egendom i ett *sådant* fordon, utgår trafikskadeersättning enligt första stycket endast om skadan har orsakats genom vållande i samband med förandet av det motordrivna fordonet eller genom bristfällighet på det fordonet. *Skadas då* också egendom som ingår i spåranläggningen, gäller *det som* nu har sagts även i fråga om denna skada.

20 §

Har skada för vilken trafikskadeersättning utgått vållats upp-

Har *en* skada för vilken trafikskadeersättning utgått vållats upp-

¹ Lagen omtryckt 1994:43.

såtligen eller genom grov vårdslöshet, inträder försäkringsanstalten intill det utgivna beloppet i den skadelidandes rätt till skadestånd av skadevållaren. Detsamma gäller, om skadan har vållats genom vårdslöshet av förare som har gjort sig skyldig till brott som avses i 4 § eller 4 a § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott.

Om trafikskadeersättning har betalats för en skada som omfattas av produktansvarslagen (1992:18), inträder försäkringsanstalten intill det utgivna beloppet i den skadelidandes rätt till skadestånd enligt den lagen.

Är järnväg eller spårväg enligt järnvägstrafiklagen (1985:192) eller annan författning ansvarig för skada till följd av spårdriften och har trafikskadeersättning utgått för skadan, får försäkringsanstalten kräva ersättningen åter från den ansvarige i den omfattning som är skälig med hänsyn till den medverkan som har förekommit på ömse sidor och omständigheterna i övrigt.

såtligen eller genom grov vårdslöshet, inträder försäkringsanstalten intill det utgivna beloppet i den skadelidandes rätt till skadestånd av skadevållaren. Detsamma gäller om skadan har vållats genom vårdslöshet av en förare som har gjort sig skyldig till brott som avses i 4 eller 4 a § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott.

Om en infrastrukturförvaltare är ansvarig enligt järnvägstrafiklagen (2018:000) eller annan författning för skada till följd av spårdriften och trafikskadeersättning har utgått för skadan, får försäkringsanstalten kräva ersättningen åter från infrastrukturförvaltaren i den omfattning som är skälig med hänsyn till den medverkan som har förekommit på ömse sidor och omständigheterna i övrigt.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2018.

2.7 Förslag till lag om ändring i lagen (1992:1672) om paketresor

Härigenom föreskrivs att 18 § lagen (1992:1672) om paketresor ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

18 §¹

Vissa skador, som omfattas av andra bestämmelser, ersätts enligt de bestämmelserna i stället för enligt denna lag. Detta gäller skador som omfattas av bestämmelserna i

1. Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 392/2009 av den 23 april 2009 om transportörens skadeståndsansvar i samband med olyckor vid passagerarbefordran till sjöss,

1. Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 392/2009 av den 23 april 2009 om transportörens skadeståndsansvar i samband med olyckor vid passagerarbefordran till sjöss, *i den ursprungliga lydelsen,*

2. 2002 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods,

3. sjölagen (1994:1009),

4. rådets förordning (EG) nr 2027/97 av den 9 oktober 1997 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar avseende lufttransport av passagerare och deras bagage,

4. rådets förordning (EG) nr 2027/97 av den 9 oktober 1997 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar avseende lufttransport av passagerare och deras bagage, *i lydelsen enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 889/2002,*

5. lagen (2010:510) om lufttransporter,

6. Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007 av den 23 oktober 2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer,

6. Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007 av den 23 oktober 2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer, *i den ursprungliga lydelsen, eller*

7. järnvägstrafiklagen (1985:192), *eller*

7. järnvägstrafiklagen (2018:000).

8. lagen (2015:338) om internationell järnvägstrafik.

Arrangören är dock alltid skyldig att ersätta resenären för vad denne har rätt att fordra enligt de nämnda bestämmelserna.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2018.

¹ Senaste lydelse 2015:345.

2.8 Förslag till lag om ändring i järnvägslagen (2004:519)

Prop. 2017/18:62

Härigenom föreskrivs att 1 kap. 2 § järnvägslagen (2004:519) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

2 §¹

Särskilda bestämmelser om *befordran* av passagerare finns i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007 av den 23 oktober 2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer. Dessutom finns särskilda bestämmelser om *befordran* av passagerare och gods i *järnvägstrafiklagen (1985:192)* och i *lagen (2015:338) om internationell järnvägstrafik*.

Särskilda bestämmelser om *transport* av passagerare finns i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007 av den 23 oktober 2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer. Dessutom finns särskilda bestämmelser om *transport* av passagerare och gods i *järnvägstrafiklagen (2018:000)*.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2018.

¹ Senaste lydelse 2015:339.

2.9 Förslag till lag om ändring i lagen (2015:953) om kollektivtrafikresenärers rättigheter

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (2015:953) om kollektivtrafikresenärers rättigheter

dels att nuvarande 18 och 19 §§ ska betecknas 19 och 20 §§,

dels att rubrikerna närmast före 18 och 19 §§ ska sättas närmast före 19 och 20 §§,

dels att det ska införas en ny paragraf, 18 §, och närmast före 18 § en ny rubrik av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

Ersättning till transportören

18 §

I 9 § järnvägstrafiklagen (2018:000) finns bestämmelser om transportörens rätt till ersättning i vissa fall av en infrastrukturförvaltare för skada som uppkommer för transportören till följd av dennes skyldigheter enligt 14 och 15 §§ i denna lag.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2018.

Den 9 maj 1980 antogs fördraget om internationell järnvägstrafik (Convention relative aux transports internationaux ferroviaires, COTIF 1980). COTIF 1980 reglerar internationella järnvägstransporter av resenärer och gods mellan de fördragsslutande staterna och innehåller både civilrättsliga och offentlighetsrättsliga regler. Fördraget består av ett s.k. grundfördrag och ett protokoll om privilegier och immunitet för Mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik (l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires, OTIF) samt två bilagor. Sverige tillträdde fördraget år 1985 och införlivade det med svensk rätt genom lagen (1985:193) om internationell järnvägstrafik. Motsvarande civilrättsliga bestämmelser anpassade för inrikes trafik infördes genom järnvägstrafiklagen (1985:192).

Det uppstod relativt snart ett behov av en revision av COTIF 1980. Översynen föranleddes av de förändringar som skett på järnvägsområdet, bl.a. en förhållandevis långtgående uppdelning av järnvägsförvaltningar i infrastruktur och transportverksamhet inom dåvarande Europeiska gemenskapen (EG). OTIF beslutade därför om ett ändringsprotokoll till COTIF 1980 (protokollet av den 3 juni 1999 om ändring av fördraget om internationell järnvägstrafik av den 9 maj 1980). Fördraget i dess lydelse enligt ändringsprotokollet på franska och engelska samt i svensk översättning finns i för propositionen relevanta delar i *bilaga 1*. I det följande används ”fördraget” eller ”COTIF 1999” som beteckning på fördraget i dess lydelse enligt ändringsprotokollet.

Regeringen beslutade år 2001 att låta en särskild utredare göra en bred översyn av organisationen och lagstiftningen inom järnvägssektorn. År 2004 överlämnades slutbetänkandet En samlad järnvägslagstiftning (SOU 2004:92). I betänkandet föreslogs att Sverige skulle tillträda COTIF 1999. Vidare föreslogs att den civilrättsliga regleringen av inrikes järnvägstransporter skulle moderniseras i linje med regleringen för internationella järnvägstransporter. Enligt förslaget skulle järnvägstrafiklagen och lagen om internationell järnvägstrafik upphävas och ersättas av bestämmelser i en ny järnvägslag. Förslaget genomfördes inte, bl.a. eftersom den föreslagna regleringen delvis blev överspelad efter att dåvarande EG antagit Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007 av den 23 oktober 2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer (EU:s tågpassagerarförordning). Förordningen finns i *bilaga 2*.

Regeringen beslutade i augusti 2013 att tillsätta en ny utredning om COTIF 1999. Utredaren fick i uppdrag att lämna ett underlag för bedömningen av frågan om ett svenskt tillträde till COTIF 1999 och lämna förslag till ett ställningstagande. Utredningen skulle också föreslå sådana lagändringar som behövs för att fördraget ska kunna tillträdas eller som i övrigt bedöms lämpliga i samband med ett tillträde. Utredningen skulle i en andra del göra en översyn av lagstiftningen om inrikes järnvägstransporter och föreslå ändringar för att uppnå ett modernt regelverk.

Utredningen, som antog namnet Järnvägstrafikutredningen, särredovisade i maj 2014 delbetänkandet Tillträde till COTIF 1999 (SOU 2014:26). Utredningens förslag i den delen, som i huvudsak avsåg att

Sverige skulle tillträda COTIF 1999 och att COTIF 1999 skulle inkorporeras i en ny lag om internationell järnvägstrafik, har behandlats i propositionen Modernare regler för internationell järnvägstrafik (prop. 2014/15:58). Sverige tillträdde COTIF 1999 den 12 juni 2015, då också den i propositionen föreslagna nya lagen (2015:338) om internationell järnvägstrafik trädde i kraft.

Utredningens slutbetänkande En modern reglering av järnvägstransporter redovisades i mars 2015 (SOU 2015:9). Propositionen behandlar förslagen i slutbetänkandet. En sammanfattning av detta finns i *bilaga 3*. Utredningens lagförslag finns i *bilaga 4*. Betänkandet har remissbehandlats och en förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 5*. Remissyttrandena finns tillgängliga i lagstiftningsärendet (Ju2015/02409/L3). Dessutom har vissa särskilt berörda remissinstanser (Hovrätten för Västra Sverige, Stockholms universitet, Trafikverket, Transportstyrelsen, Post- och telestyrelsen, Konsumentverket, Allmänna reklamationsnämnden, Branschföreningen Tågoperatörerna, Näringslivets transportråd, Postnord AB, Resenärsforum, SJ AB, Storstockholms lokaltrafik, Svensk försäkring, Svensk kollektivtrafik, Sveriges Kommuner och Landsting samt Trafikförsäkringsföreningen) i samband med en kompletterande remittering fått tillfälle att komma in med synpunkter på förslag i ett utkast till lagrådsremiss vilka behandlas i avsnitt 4.2, 4.3 och 4.7. Även dessa synpunkter finns tillgängliga i Justitiedepartementet (Ju2017/01634/L3).

Lagrådet

Regeringen beslutade den 19 oktober 2017 att inhämta Lagrådets yttrande över de lagförslag som finns i *bilaga 6*. Lagrådets yttrande finns i *bilaga 7*. Lagrådet rekommenderar på ett par punkter att ytterligare överväganden görs och förordar i ett avseende en ändring. Regeringen följer Lagrådets förslag. Lagrådets synpunkter behandlas i avsnitt 4.7. I förhållande till lagrådsremissens lagförslag görs därutöver vissa språkliga och redaktionella ändringar.

4 En ny lagstiftning för konkurrenskraftiga järnvägstransporter

4.1 En ny järnvägstrafiklag för inrikes och internationella transporter

Regeringens förslag: De nuvarande järnvägstrafiklagen och lagen om internationell järnvägstrafik ska ersättas av en ny järnvägstrafiklag. Lagen ska i huvudsak vara tillämplig på sådana avtal om bl.a. person- och godstransporter som regleras i COTIF 1999.

Regeringens bedömning: De internationella bestämmelserna om godstransporter bör som utgångspunkt tillämpas även på inrikes godstransporter.

Utredningens förslag överensstämmer med regeringens förslag och Prop. 2017/18:62 bedömning.

Remissinstanserna: De flesta remissinstanser tillstyrker förslaget eller har inga invändningar mot det. *Trafikanalys* avstyrker förslaget med hänvisning till lagstiftningstekniken. Myndigheten är bl.a. kritisk till bruket av hänvisningar till andra rättsakter och att dessa i vissa fall är avfattade på annat språk än svenska. Även *Hovrätten för Västra Sverige* pekar på risker med en lagstiftningsteknik som bygger på hänvisningar. Flera remissinstanser, däribland *SJ AB*, *Trafikverket* och *Svensk Försäkring*, ser fördelar med en sammanhållen lagstiftning.

Skälen för regeringens förslag och bedömning

Samhället behöver effektiva järnvägstransporter

Regeringens övergripande mål för transportområdet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Bättre transporter möjliggör större arbetsmarknadsregioner och är centralt för företagens frakt av gods. Järnvägen har under lång tid varit av stor betydelse för att uppfylla samhällets behov av transporter. Men regeringen vill stärka järnvägens roll ytterligare så att fler person- och godstransporter sker på järnväg i stället för på väg. Det sker bl.a. genom stora satsningar för att förbättra järnvägssystemets kapacitet och robusthet. I arbetet med att stärka järnvägens konkurrenskraft ingår också att förbättra villkoren för transporter. Den civilrättsliga lagstiftningen för transporter ska vara modern och motsvara vad som gäller i övriga Europa.

Den civilrättsliga regleringen på järnvägsområdet

De civilrättsliga bestämmelserna på järnvägsområdet reglerar i huvudsak frågor som har sin grund i den avtalsrelation som uppstår när någon ingår avtal om transport med ett järnvägsföretag. Det kan vara fråga om en person som vill resa eller ett företag som vill få gods transporterat. Till det civilrättsliga området hör bl.a. bestämmelser om ingående och fullgörande av transportavtalet, transportörens ansvar för person- eller sakskada som tillfogas transportkunden och beloppsbegränsningar för transportörens ersättningsansvar. Till civilrätten hör också bestämmelser om ansvar om någon annan – som inte har ingått ett avtal om transport – lider skada till följd av järnvägsdrift (utomobligatoriskt ansvar). Det kan t.ex. vara fråga om en vägtrafikant som skadas vid en kollision med ett tåg. Andra frågor – t.ex. krav på järnvägssystem, tillstånd för järnvägsverksamhet, tilldelning av infrastrukturkapacitet, avgifter och tillsyn – är offentligrättsliga bestämmelser, vilka finns huvudsakligen i järnvägslagen (2004:519).

Något förenklat finns de civilrättsliga bestämmelserna om inrikes transporter i 1985 års järnvägstrafiklag medan bestämmelser om internationella transporter finns i lagen om internationell järnvägstrafik. Genom sistnämnda lag har COTIF 1999 inkorporerats, vilket innebär att fördragets bestämmelser gäller som svensk lag. I fördraget finns bestämmelser om passagerartransporter i bilag A (CIV) och bestämmelser om godstransporter i bilag B (CIM). Även bestämmelserna i järnvägs-

trafiklagen bygger till stor del på fördraget om internationell järnvägstrafik, men det är den tidigare versionen av fördraget, COTIF 1980, som är utgångspunkt för lagen. I den lagen finns också bestämmelser om utomobligatoriskt ansvar för skada till följd av järnvägstrafik. Järnvägstrafiklagens bestämmelser om ansvar för skada som tillfogas en passagerare och utomobligatoriskt ansvar tillämpas även på tunnelbana och spårväg.

Sedan några år tillbaka regleras i princip alla inrikes och internationella passagerartransporter på järnväg genom EU:s tågpassagerarförordning. I fråga om ansvar för skada som tillfogas passagerare innebär förordningen att bestämmelser i CIV tillämpas. Förordningen har fått till följd att bestämmelserna om passagerartransporter i järnvägstrafiklagen och lagen om internationell järnvägstrafik nästan inte alls tillämpas (se vidare nedan). Eftersom EU:s tågpassagerarförordning inte reglerar godstransporter och inte heller utomobligatoriskt ansvar, tillämpas nationella bestämmelser i dessa delar.

De civilrättsliga bestämmelserna om inrikes trafik är föråldrade

Den senaste stora reformeringen av lagstiftningen för järnvägstransporter skedde i mitten av 1980-talet, då järnvägstrafiklagen och 1985 års lag om internationell järnvägstrafik kom till. Reformen innebar bl.a. en anpassning till det då gällande internationella järnvägsfördraget, COTIF 1980. De båda lagarna utgjorde tillsammans en heltäckande reglering av ansvaret vid både inrikes och internationella transporter.

Vid den tidpunkten såg förhållandena på järnvägsområdet annorlunda ut än i dag. Det var i princip ett och samma rättssubjekt, Statens Järnvägar, som var innehavare av spåranläggningen och som bedrev transportverksamheten. Enligt järnvägstrafiklagen och 1985 års lag om internationell järnvägstrafik är det ”järnvägen” som är kundens motpart i ett transportavtal och som också ansvarar för skada som till följd av järnvägstrafik tillfogas tredje man. Det fanns även en offentligrättslig skyldighet för järnvägen att ingå avtal om transport med alla som önskade få sådana avtal (befordringsskyldighet), vilken återspeglas i den civilrättsliga lagstiftningen.

Förhållandena på järnvägsområdet har därefter successivt förändrats. Redan genom 1988 års trafikpolitiska beslut delades Statens Järnvägar upp i ett affärsverk (Affärsverket SJ), med ansvar för tågtrafiken, och en förvaltningsmyndighet (Banverket), med ansvar för infrastrukturen. Också i övriga Europa skedde en utveckling som innebar att skötseln av infrastrukturen och driften av transportverksamheten delades upp på olika aktörer men också att flera transportföretag bedrev verksamhet på samma spår. Det ledde till ändringar av COTIF 1980 som innebär att transportören – inte infrastrukturförvaltaren – ansvarar i förhållande till transportkunden. Motsvarande ändringar gjordes i 1985 års lag om internationell järnvägstrafik men däremot inte i järnvägstrafiklagen. Genom COTIF 1999 utmönstrades sedan den offentligrättsliga befordringsskyldigheten vid internationella transporter. Transportörens skyldighet att transportera en resenär eller gods baseras i stället helt och hållet på avtalet mellan transportören och kunden. COTIF 1999 innehåller även reglering av ytterligare avtalsförhållanden utöver avtal om transport av

passagerare eller gods. Således finns bestämmelser om avtal om nyttjande av vagnar i internationell järnvägstrafik (bihang D, CUV) och avtal om nyttjande av infrastruktur i internationell trafik (bihang E, CUI).

Av stor betydelse för den civilrättsliga lagstiftningen för järnvägs-transporter är också den ovannämnda tågpassagerarförordningen. Huvuddelen av bestämmelserna om passagerartransporter i CIV, i dess lydelse enligt COTIF 1999, har gjorts till del av förordningen. Det gäller bl.a. bestämmelserna om transportavtalet och transportörens ansvar i fall då resenären skadas. Härutöver finns i förordningen andra civilrättsliga bestämmelser om resenärens rättigheter vid förseningar. Till skillnad från CIV är förordningens tillämpningsområde inte avgränsat till internationella transporter, utan det omfattar i princip alla tågresor på järnvägs-linjer inom EES-området. Den internationella regleringen av passagerar-transporter i CIV tillämpas alltså genom EU:s tågpassagerarförordning också på inrikes transporter. Utrymmet för EU:s medlemsstater att reglera passagerartransporter på järnväg är därmed mycket begränsat.

I lagen (2015:953) om kollektivtrafikresenärers rättigheter görs undantag från förordningens bestämmelser om reseinformation och ersättning vid förseningar, när det gäller resor med kortare tågtrafiktjänster. I stället tillämpas bestämmelser i lagen som är särskilt anpassade för kortare resor. De frågor som behandlas i denna proposition berör inte bestämmelserna i den lagen.

Den organisatoriska och rättsliga utvecklingen på järnvägsområdet har gjort att de civilrättsliga bestämmelserna om inrikes transporter som finns i järnvägstrafiklagen till stora delar är föråldrade. Det gäller inte enbart det förhållandet att lagen utgår från att det endast är en enda aktör som ansvarar för spåranläggningen och transportverksamheten. EU:s tågpassagerarförordning har medfört att bestämmelserna om passagerar-transporter i princip inte tillämpas på järnväg utan endast på tunnelbana och spårväg. När det gäller inrikes godstransporter baseras bestämmelserna på de äldre internationella bestämmelserna i COTIF 1980. Sammantaget finns det ett klart behov av att se över lagstiftningen om inrikes transporter. I det sammanhanget bör det övervägas om det även för inrikes förhållanden bör finnas bestämmelser om avtal om nyttjande av vagnar och om avtal om nyttjande av infrastruktur, motsvarande dem i COTIF 1999.

Gemensamma bestämmelser för inrikes och internationella transporter i en ny järnvägstrafiklag

En första fråga att ta ställning till vid en översyn av de civilrättsliga bestämmelserna om inrikes järnvägstrafik är om det fortfarande finns skäl att ha olika bestämmelser för inrikes och internationella transporter eller om bestämmelserna bör vara gemensamma. Som framgår regleras internationella transporter genom inkorporering av bestämmelser i COTIF 1999. Bestämmelserna om inrikes transporter bygger visserligen delvis på COTIF 1980, men i vissa delar har nationella lösningar valts. Man har t.ex. valt att reglera endast de centrala civilrättsliga delarna av det dåvarande internationella regelverket och lämnat till parterna att reglera övriga frågor.

Frågan om det bör vara olika eller gemensamma bestämmelser för inrikes och internationella transporter är endast relevant när det gäller godstransporter (och nyttjande av järnvägsvagnar och järnvägsinfrastruktur, till vilka frågor regeringen återkommer i avsnitt 4.5). När det gäller passagerartransporter är EU:s tågpassagerarförordning tillämplig både på internationella transporter inom EES-området och på inrikes transporter. Hittillsvarande uppdelning i lagstiftningen mellan inrikes och internationella passagerartransporter är således överspelad.

Utredningens uppfattning, som får ett starkt stöd av remissinstanserna, är att det inte längre kan anses ändamålsenligt att upprätthålla ett ansvarssystem för internationella godstransporter som omfattas av COTIF 1999 och ett annat för inrikes godstransporter. Regeringen är av samma uppfattning. Som utredningen framhåller framstår det som betydligt enklare för lastägarna och transportörerna med gemensamma bestämmelser. Regeringen återkommer i avsnitt 4.4 till hur bestämmelserna bör utformas och där behandlas också synpunkterna från *Trafikanalys* och *Hovrätten för Västra Sverige*.

Det är naturligt att de gemensamma bestämmelserna om transporter och andra anknyttande civilrättsliga bestämmelser samlas i en och samma lag. Att uppdelningen mellan inrikes och internationella transporter upphör innebär en grundläggande ändring av hittillsvarande ordning, vilket bör markeras genom att nu gällande järnvägstrafiklag och lagen om internationell järnvägstrafik ersätts med en ny lag.

Järnvägstrafiklag är väl etablerat som namn på en lag som innehåller bestämmelser om civilrättsliga frågor med koppling till trafiken, t.ex. utomobligatoriskt ansvar. Lagen bör därför ges namnet järnvägstrafiklag.

4.2 Utgångspunkter för den nya lagen

Regeringens förslag: Den nya lagen ska innehålla bestämmelser om avtal om transport av resenärer och gods på järnväg och avtal om nyttjande av vagnar och infrastruktur i järnvägstrafik. Bestämmelserna ska gälla vid både inrikes och internationell trafik. Lagen ska även innehålla bestämmelser om ansvar för skada som tillfogats resenärer vid resa på tunnelbana eller spårväg samt om ansvar för skada som någon har tillfogats till följd av spårdrift i annat fall än inom ramen för ett avtal om transport.

Bestämmelser i lagen om internationell järnvägstrafik om verkställbarhet och verkställighet av utländska domar och vissa processrättsliga frågor i internationella förhållanden ska överföras till den nya lagen.

Regeringens bedömning: Transport av brev bör inte undantas från lagens bestämmelser om godstransport.

Nuvarande bestämmelser om järnvägens rätt att hålla kvar gods till säkerhet för betalning av en obetald fordran (retentionsrätt) bör inte föras över till den nya lagen.

Några särskilda forumbestämmelser behöver inte finnas i lagen.

Nuvarande bestämmelser om revisionsutskottets bindande ändringar bör inte föras över till den nya lagen.

Utredningens förslag överensstämmer i huvudsak med regeringens. I utredningens förslag undantas transport av brev på järnväg från lagens tillämpningsområde. Utredningen föreslår att järnvägstrafiklagens bestämmelser om retentionsrätt ska föras över till den nya lagen. Den föreslår också att bestämmelserna i lagen om internationell järnvägstrafik om revisionsutskottets bindande ändringar ska föras över till den nya lagen (betänkandet s. 90–93).

Remissinstanserna: De flesta remissinstanser tillstyrker förslagen eller lämnar dem utan invändning. *Svensk Försäkring* efterlyser ett förtydligande av järnvägstrafiklagens nuvarande bestämmelser om retentionsrätt.

I det kompletteringsvis remitterade utkastet till lagrådsremiss (se avsnitt 3) lämnas förslag om lagens tillämpning på brevbefordran och om retentionsrätt som överensstämmer med regeringens. De flesta remissinstanser som har beretts tillfälle att yttra sig över förslagen tillstyrker eller lämnar dem utan invändning. *Trafikverket* anser att den nya lagen inte bör omfatta brevbefordran eftersom det är fråga om en transport av särskild karaktär.

Skälen för regeringens förslag och bedömning

Vad som i huvudsak bör regleras i lagen

Enligt regeringens förslag ersätts regleringen i 1985 års järnvägstrafiklag och lagen om internationell järnvägstrafik av en ny järnvägstrafiklag. Den nya lagen kommer därmed att bli tillämplig på såväl inrikes som internationell järnvägstrafik. Lagen kommer att utgå från de olika transporträttsliga avtal som regleras i bihangen till COTIF 1999: avtal om person eller godstransport (CIV respektive CIM) och avtal om nyttjande av vagnar eller infrastruktur i järnvägstrafik (CUV respektive CUI). Tillämpningen av dessa bihang behandlas i avsnitten 4.2–4.6.

I COTIF 1999 regleras inte vad som gäller vid resor på tunnelbana eller spårväg och inte heller järnvägens utomobligatoriska ansvar, t.ex. då en person skadas vid kollision med ett tåg. Inte heller EU:s tågpassagerarförordning innehåller sådana bestämmelser. I 1985 års järnvägstrafiklag finns emellertid bestämmelser om ansvar för skada som tillfogats en resenär på tunnelbana eller spårväg samt bestämmelser om ansvar för skada som har tillfogats någon till följd av järnvägs-, tunnelbane- eller spårvägsdrift i annat fall än vid transport. I det följande föreslås att även den nya lagen ska innehålla sådana bestämmelser (se avsnitt 4.3 och 4.7).

Särskilda bestämmelser om transport med tågfarja behövs inte

1985 års järnvägstrafiklag är tillämplig på järnvägstrafik ombord på en svensk tågfarja (1 kap. 1 §). Lagens bestämmelser om t.ex. ansvar för skada som har tillfogats en resenär kan således tillämpas om den vagn som resenären färdas med befinner sig ombord på en sådan tågfarja. Utredningen föreslår inte några särskilda bestämmelser om att den nya lagen ska vara tillämplig ombord på tågfarja. Bakgrunden till förslaget är att bestämmelserna i CIV och CIM i viss utsträckning tillämpas på sådana transporter. I fråga om tågresor gäller tågpassagerarförordningens

bestämmelser om transportörens ansvar för person- eller sakskada som har tillfogats en resenär som huvudregel även i det fall järnvägsvagnen transporteras med en tågfarja (artikel 11 i EU:s tågpassagerarförordning och artikel 31 i bilaga I till förordningen). I likhet med utredningen anser regeringen att det därutöver inte finns något praktiskt behov av att den nya lagens bestämmelser om transport tillämpas ombord på svensk tågfarja. I vad mån lagens bestämmelser om utomobligatoriskt ansvar bör gälla ombord på tågfarja behandlas i avsnitt 4.7.

Transport av brev bör inte undantas från lagens tillämpningsområde

Från tillämpningsområdet för 1985 års järnvägstrafiklag görs undantag för transport av brev med järnväg (1 kap. 1 § tredje stycket). Transport av brev betraktas inte som godstransport i lagens mening och inte heller bestämmelserna om järnvägens utomobligatoriska ansvar tillämpas i dessa fall (prop. 1983/84:117 s. 101). Vid lagens tillkomst hade Postverket ensamrätt att transportera brev. Postverksamhet lagreglerades först i samband med att postmonopolet avskaffades. I postlagen (2010:1045) finns bl.a. särskilda bestämmelser om ansvar för företag som transporterar brev. Företaget ansvarar för förlust, skada eller försening endast om det har avtalats med avsändaren (2 kap. 7 §). Det finns även bestämmelser som motiveras av skyddet för den personliga integriteten, t.ex. om tystnadsplikt.

Utredningen föreslår att undantaget gällande transport av brev ska föras över till den nya lagen. Undantaget skulle i sådant fall, liksom i dag, endast gälla vid inrikes transport av brev på järnväg eftersom CIM inte innehåller något motsvarande undantag. *Trafikverket* stödjer förslaget. Man anser att bestämmelserna i CIM, som föreslås bli tillämpliga på godstransporter i övrigt, inte är anpassade för transport av brev i olika avseenden. Verket pekar bl.a. på bestämmelserna om hur ersättning vid skada på gods ska bestämmas och rätt för transportören att i vissa fall vägra att lämna ut godset. Andra remissinstanser, däribland *Post- och telestyrelsen* och *Postnord AB*, ser dock inga svårigheter med en tillämpning av bestämmelserna i CIM på transport av brev.

Enligt regeringens mening är det tveksamt om de förhållanden som numera gäller i postverksamhet motiverar att transport av brev fortfarande undantas från de allmänna bestämmelserna om godstransport. Det särskilda ansvaret vid transport av brev gäller mellan postbefordringsföretaget och dess kunder. Ansvarsbestämmelsen i postlagen motiverar inte ett undantag från de allmänna bestämmelserna, eftersom den inte tar sikte på det förhållande som regleras i transporträtten, dvs. förhållandet mellan postbefordringsföretaget och det järnvägsföretag som postbefordringsföretaget anlitar för transporten. Ett särskilt undantag är inte heller nödvändigt för att skydda avsändarens och mottagarens integritet vid transporten. Vidare framstår det inte som motiverat att göra undantag från det utomobligatoriska ansvaret i dessa fall. När det gäller *Trafikverkets* synpunkt kan det konstateras att CIM är ett generellt regelverk som inte innehåller något undantag för transport av post. Bestämmelserna är som utgångspunkt tvingande, men transportören kan ta på sig ett större ansvar och längre gående skyldigheter (jfr artikel 5 i CIM). I detta ligger att regelverket kan anpassas till godskundens

förmån. Enligt regeringens mening är detta tillräckligt för att bestämmelserna ska kunna tillämpas också på transport av brev. Sammanfattningsvis föreslås att den nya lagen omfattar också sådan transport.

Vissa allmänna bestämmelser i COTIF 1999 bör tillämpas

Införandet av en ny järnvägstrafiklag för inrikes och internationell trafik innebär att vissa allmänna bestämmelser som finns i den nuvarande järnvägstrafiklagen och lagen om internationell järnvägstrafik måste anpassas.

I både COTIF 1999 och 1985 års järnvägstrafiklag finns allmänna bestämmelser som kompletterar den materiella regleringen, t.ex. bestämmelser om preskription av fordringar. I järnvägstrafiklagen återfinns sådana bestämmelser bl.a. i det inledande kapitlet. De frågor som regleras där har i stort sin motsvarighet i COTIF 1999 och i EU:s tågpassagerarförordning. Med utgångspunkten att samma regler som i det internationella regelverket i stor utsträckning ska tillämpas vid inrikes transporter är det, som utredningen anger, naturligt att den nuvarande järnvägstrafiklagens allmänna bestämmelser i 1 kap. till stor del inte förs vidare till den nya lagen. Det gäller t.ex. bestämmelserna om att lagen är tvingande till förmån för spårtrafikföretagens kunder (2 §), järnvägens ansvar för skada som dess anställda vållar i tjänsten (principalansvar) (4 §) och järnvägens ansvar i de fall då järnvägen eller någon som järnvägen ansvarar för har orsakat en skada uppsåtligen eller genom grov oaktsamhet (7 §). I samtliga dessa fall regleras motsvarande frågor i COTIF 1999. Det finns också bestämmelser som är av betydelse för järnvägens ansvar, både i och utanför en avtalsrelation. Hit hör bestämmelserna om preskription (5 §), vad som ska gälla om någon åberopar annan grund för anspråk på ersättning som hade kunnat grundas på lagen (8 §) och att en person som järnvägen svarar för får åberopa samma förutsättningar för eller begränsningar av ansvaret för skada som järnvägen (9 §). Bestämmelser om transportörens ansvar i en avtalsrelation finns i COTIF 1999 och behöver inte heller föras över till den nya lagen. Regeringen återkommer i avsnitt 4.7 till vilka bestämmelser som bör gälla i anslutning till det utomobligatoriska ansvaret. Också i övrigt bör en anpassning ske till COTIF 1999. Järnvägstrafiklagens bestämmelser om skadestånd vid befordringsskyldighet (3 §) bör t.ex. utgå, eftersom en sådan skyldighet inte längre finns enligt CIV eller CIM.

Särskilt om retentionsrätt

Det finns även skäl att överväga bestämmelserna i 1985 års järnvägstrafiklag om rätt för järnvägen att hålla kvar egendom som järnvägen innehar för transport till säkerhet för en obetald fordran som har sin grund i transportavtalet (1 kap. 10 §). Denna s.k. retentionsrätt gäller i förhållande till den som är betalningsskyldig för fordran och är i viss utsträckning också tillämplig när egendomen förvaras hos en tredje man (t.ex. någon som har hand om egendomen för förvaring på uppdrag av järnvägen). Retentionsrätten utgör ett påtryckningsmedel gentemot den betalningsskyldige att betala fordran, men ger inte järnvägen rätt att skaffa sig betalning för sin fordran genom försäljning av egendomen.

Prop. 2017/18:62 Bestämmelserna torde ha störst betydelse vid godstransporter men gäller även vid transport av inskrivet resgods (prop. 1983/84:117 s. 117).

Enligt utredningen saknas en motsvarande bestämmelse om retentionsrätt i COTIF 1999, varför det föreslås att bestämmelserna i den nuvarande järnvägstrafiklagen ska föras över till den nya lagen. I CIM finns emellertid bestämmelser som ger transportören en möjlighet att hålla inne gods vid utebliven betalning. Transportörens skyldighet att lämna ut godset till mottagaren är enligt CIM beroende av att de belopp som ska betalas enligt transportavtalet har betalats (artikel 17 jämförd med artikel 6). Det handlar om betalning av kostnader för frakt, tilläggskostnader, tullavgifter och andra kostnader som uppkommer från det att avtalet sluts till dess att utlämning sker. Om avsändaren och transportören inte har kommit överens om annat, ska avsändaren betala kostnaderna (artikel 10). Om betalning inte har skett enligt avtalet, har således transportören inte någon skyldighet att lämna ut godset. Till skillnad från vad som gäller enligt 1985 års järnvägstrafiklag kan en transportör enligt CIM alltså hålla inne gods till säkerhet för en fordran som avsändaren, inte mottagaren, svarar för, dvs. i förhållande till någon annan än den som är betalningsskyldig. Denna ordning är mindre förmånlig för mottagaren än vad som gäller enligt järnvägstrafiklagen. Även i fråga om inskrivet resgods gäller att utlämning ska ske först när eventuella utestående kostnader för sändningen har betalats (artiklarna 19 och 22.1 i CIV vilka även tillämpas enligt artikel 4 i EU:s tågpassagerarförordning).

CIM tillämpas redan på internationella godstransporter och CIV tillämpas på såväl inrikes som internationella passagerartransporter. Till den del CIM eller CIV tillämpas framstår det inte som befogat med någon ytterligare bestämmelse om retentionsrätt. I fråga om inrikes godstransporter bedöms det vara till fördel för såväl transportörer som lastägare om regleringen överensstämmer med vad som gäller internationellt. Regeringens bedömning är således att bestämmelserna i CIM bör tillämpas och att det inte finns anledning att föra över bestämmelser om retentionsrätt från 1985 års lag till den nya lagen.

Särskilt om domsrätt och behörig domstol

I COTIF 1999 anges vilken medlemsstats domstolar som är behöriga att pröva en tvist som grundas på de enhetliga rättsregler som finns i bihangen. Det handlar alltså om vilket land som har s.k. domsrätt. Där emot anges inte vilken av domstolarna i medlemsstaten som är behörig. Bestämmelserna om domsrätt i COTIF 1999 gäller som svensk lag enligt lagen om internationell järnvägstrafik. Som uttalades i samband med lagens tillkomst torde fördragets bestämmelser om bl.a. behörig domstol ha företräde framför Bryssel I-förordningens (Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1215/2012 av den 12 december 2012 om domstols behörighet och om erkännande och verkställighet av domar på privaträttens område) motsvarande bestämmelser när fördraget är tillämpligt (prop. 2014/15:58 s. 41). Till följd av Sveriges anslutning till COTIF 1999 behöver fördragets bestämmelser om domsrätt gälla även fortsättningsvis. De bestämmelser i lagen om internationell järnvägstrafik som inkorporerar bestämmelserna bör således föras över till den nya lagen.

Som framgått anges det inte i COTIF 1999 vilken domstol som är behörig att pröva en tvist. Bestämmelser om allmänna domstolars behörighet i tvistemål (forumbestämmelser) finns i stället i 10 kap. rättegångsbalken. Allmänt forum är tingsrätten där svaranden har sitt hemvist. Är svaranden ett bolag, blir det fråga om tingsrätten i den ort där styrelsen har sitt säte (1 §). Om det är fråga om en talan i anledning av en skadegörande handling, får talan även väckas vid tingsrätten i den ort där handlingen företogs eller skadan uppkom (8 §). Dessa forumbestämmelser är tillämpliga vid både sådana tvister som avses i COTIF 1999 och vid andra tvister som grundas på den civilrättsliga järnvägslagstiftningen, om det finns svensk domsrätt. Det finns dock även en särskild forumbestämmelse i 1 kap. 6 § 1985 års järnvägstrafiklag som har företrädare framför bestämmelserna i 10 kap. rättegångsbalken. Enligt bestämmelsen får talan mot järnvägen om ersättning för skada som avses i lagen väckas vid den domstol som enligt annan lag (i första hand rättegångsbalken) är behörig att pröva sådan talan, men också vid olika specialfora, t.ex. domstolen på avrese- eller ankomstorten. Att talan kan väckas vid olika specialfora har sin grund i att en skadelidande inte ska behöva processa vid en ogynnsamt belägen domstol (prop. 1983/84:117 s. 111).

Utredningens bedömning är att den särskilda forumbestämmelsen i den nuvarande järnvägstrafiklagen bör utgå. Enligt utredningens uppfattning gör sig de skäl som låg bakom införandet av bestämmelsen inte längre gällande med sådan styrka att den bör behållas. Man anser att de allmänna bestämmelserna i rättegångsbalken bör kunna tillämpas.

Bestämmelserna om domstols behörighet i 10 kap. rättegångsbalken tillämpas således på tvist som avser en internationell transport, utan möjlighet att välja något sådant specialforum som anges i 1985 års järnvägstrafiklag. Som utredningen anför kan det även antas att de skäl som låg till grund för den särskilda forumbestämmelsen i järnvägstrafiklagen inte längre gör sig gällande på samma sätt. En skadelidande behöver i dag inte alltid ta sig till domstolen eftersom det ofta finns möjlighet att delta i ett sammanträde också på annat sätt, t.ex. genom videolänk. Forumbestämmelsen i 1985 års järnvägstrafiklag bör mot den bakgrunden kunna tas bort. Följden av det blir att rättegångsbalkens forumbestämmelser blir tillämpliga på alla tvister som har sin grund i den nya lagen, förutsatt att det föreligger svensk domsrätt.

Särskilda bestämmelser för internationella förhållanden bör föras över från lagen om internationell järnvägstrafik

I lagen om internationell järnvägstrafik finns bestämmelser som kompletterar de materiella bestämmelserna i COTIF 1999 och som även fortsättningsvis är nödvändiga för den svenska anslutningen till fördraget. Några av dessa har betydelse endast vid sådana internationella förhållanden som regleras genom fördraget. Det gäller vissa processrättsliga bestämmelser om bl.a. säkerhet för rättegångskostnader, kvarstad och utmätning och verkställighet av utländska domar som har meddelats enligt fördraget (2 § första stycket 1 samt 4 och 5 §§). Som utredningen föreslår bör de i princip oförändrade föras över till den nya lagen. Bestämmelsen om särskilda dragningsrätter behandlas dock särskilt i det följande (se avsnitt 4.8).

När det gäller förfarandereglerna för verkställighet av utländsk dom föreslår utredningen dock ett par mindre justeringar. De nuvarande bestämmelserna innebär att vissa handlingar, bl.a. domen, ska ges in tillsammans med ansökan. Om domen ges in i kopia, ska den vara bestyrkt av en behörig myndighet. Den handläggande tingsrätten kan vidare kräva att ingivna handlingar förses med bevis om utfärdarens behörighet. Det finns också ett krav på översättning av handlingar som inte är avfattade på svenska eller vissa andra nordiska språk (4 § andra och tredje styckena lagen om internationell järnvägstrafik).

Någon reglering av vilka handlingar som får krävas in finns inte i COTIF 1999 (jfr artikel 12.1 i COTIF 1999). I äldre förarbeten till bestämmelsen om ingivande av behörighetsbevis uttalas att sådant bevis i regel inte ska krävas (prop. 1984/85:33 s. 228) och behovet av att inhämta behörighetsbevis torde ha minskat ytterligare mot bakgrund av det informationsutbyte som på civilrättsområdet sker mellan EU:s medlemsstater. Vidare finns bestämmelser i lagen (1996:242) om domstolsärenden som tillämpas på handläggningen av en ansökan om verkställbarhetsförklaring, om inte annat anges. Som utredningen påpekar ger dessa allmänna bestämmelser möjlighet att vid behov hämta in kompletterande uppgifter (se t.ex. 12 § lagen om domstolsärenden). Regeringen delar därför utredningens uppfattning att möjligheten att begära intyg om utfärdarens behörighet inte behöver regleras särskilt i den nya lagen.

Inte heller kravet på översättning har sin grund i fördraget. I svensk rätt är huvudregeln att alla handlingar som ges in till en domstol ska vara skrivna på svenska, men även handlingar på andra språk kan i vissa fall godtas. Det är domstolens uppgift att i det enskilda fallet bedöma om och i vilken utsträckning som avsteg kan göras från huvudregeln. Om en handling som en part ger in är skriven på ett annat språk än svenska, får domstolen vid behov låta översätta handlingen (48 § lagen om domstolsärenden jämförd med 33 kap. 9 § rättegångsbalken). Alternativt kan domstolen förelägga parten att ordna med en översättning (se t.ex. rättsfallet NJA 2011 s. 345). Regeringen delar mot denna bakgrund utredningens uppfattning att det inte finns anledning att särskilt reglera frågan om översättning av ingivna handlingar i den nya lagen.

Revisionsutskottets ändringar bör inte gälla automatiskt i Sverige

I lagen om internationell järnvägstrafik finns en bestämmelse som innebär att vissa ändringar som beslutas av OTIF:s revisionsutskott gäller automatiskt i Sverige (6 §). Bestämmelsen syftar till att underlätta för Sverige att i tid uppfylla sina förpliktelser enligt fördraget. Den har sin bakgrund i att COTIF 1999 innehåller bestämmelser om ett förenklat ändringsförfarande. Revisionsutskottet kan i enlighet med det förfarandet besluta om ändringar av vissa mindre centrala bestämmelser i grundfördraget och bihangen. Ändringarna blir bindande för OTIF:s medlemsstater omkring ett år efter det att generalsekretären har underrättat dem om ändringarna (artikel 35 i COTIF 1999). Vilka ändringar som revisionsutskottet kan besluta om framgår av artikel 33.4 i COTIF 1999. Ändringar kan också beslutas av OTIF:s generalförsamling och då krävs beslut av riksdagen för att de ska gälla som svensk lag.

Utredningen föreslår att bestämmelsen om revisionsutskottets ändringar förs över till den nya lagen. Regeringen gör en annan bedömning. Ändringar i grundfördraget och bihangen kan införlivas i förtid endast i den utsträckning som följer av 10 kap. 9 § regeringsformen. Det betyder bl.a. att det måste vara fråga om en ändring i en internationell överenskommelse som har införlivats med svensk lag genom inkorporering. I propositionen föreslås att delar av COTIF införlivas genom inkorporering på samma sätt som i lagen om internationell järnvägstrafik. Därutöver föreslås att det som föreskrivs i vissa av bihangen dessutom ska tillämpas på inrikes trafik. I denna del är det alltså inte fråga om inkorporering. Till den del revisionsutskottets ändringar rör inrikes trafik måste de således beslutas av riksdagen på sedvanligt sätt.

Om den nuvarande bestämmelsen om förtida inkorporering i lagen om internationell järnvägstrafik behövs, skulle det alltså kunna uppstå en situation där en bestämmelse gäller i den av revisionsutskottet ändrade lydelsen i fråga om internationell trafik samtidigt som den tillämpas i sin äldre lydelse i fråga om inrikes trafik. Detta bör undvikas. Till det kommer att den tidsfrist som gäller för införlivande av ändringar som beslutats enligt det förenklade ändringsförfarandet (omkring ett år från underrättelse om ändringarna) får anses tillräcklig för de okomplicerade lagändringar som det är fråga om. Mot denna bakgrund bör bestämmelsen om förtida inkorporering inte föras över till den nya lagen. Sammanfattningsvis innebär detta att samtliga ändringar i lagen beslutas av riksdagen.

4.3 Transport av resenärer

Regeringens förslag: Bestämmelserna i lagen om internationell järnvägstrafik om att bihanget till COTIF 1999 om internationell transport av resenärer (CIV) ska gälla som svensk lag ska överföras till den nya lagen.

Det som föreskrivs i EU:s tågpassagerarförordning om transportörens ansvar för vissa skador som tillfogas resenärer i samband med transport ska tillämpas på resor med tunnelbana eller spårväg och på sådana tågresor på fristående järnvägsspår som inte omfattas av förordningens tillämpningsområde.

En resenär ska förlora sin rätt att kräva ut en fordran enligt förordningens bestämmelser om ersättning vid försening, om resenären inte väcker talan inom tre år från det att fordran uppkom.

Utredningens förslag överensstämmer delvis med regeringens förslag. (betänkandet s. 75–79, 101 och 102). EU:s tågpassagerarförordning ska enligt utredningens förslag tillämpas på internationella passagerartransporter på järnväg som varken omfattas av förordningen eller COTIF 1999. Utredningen föreslår även att förordningens bestämmelser i större omfattning ska tillämpas på sådana tågresor på fristående järnvägsspår som inte omfattas av förordningens tillämpningsområde och på resor med tunnelbana och spårväg. Det lämnas inte förslag till någon bestämmelse om specialpreskription avseende fordringar som har sin grund i förordningens bestämmelser om ersättning vid försening.

Remissinstanserna tillstyrker förslagen eller lämnar dem utan invändning. *Svensk kollektivtrafik* ser fördelar med ett enhetligt regelverk och stödjer därför utgångspunkten att EU:s tågpassagerarförordning bör tillämpas på spårtrafik som inte redan omfattas av förordningens tillämpningsområde.

I det kompletteringsvis remitterade utkastet till lagrådsremiss lämnas ett förslag om preskription av fordringar som har sin grund i EU:s tågpassagerarförordning vilket i huvudsak överensstämmer med regeringens. De remissinstanser som har beretts tillfälle att yttra sig över det remitterade förslaget tillstyrker det eller lämnar det utan invändning.

Skälen för regeringens förslag

Inrikes resor

Som framgått av redogörelsen i avsnitt 4.1 gäller EU:s tågpassagerarförordning för i princip alla inrikes tågresor i unionens medlemsstater. I Sverige omfattar förordningen inte resor med järnvägsföretag som endast har tillstånd att utföra persontrafik på lokal eller regional fristående järnväg (jfr artikel 2.1 och 2.2 i EU:s tågpassagerarförordning). För sådana resor gäller i stället bestämmelserna i 1985 års järnvägstrafiklag. Som framgått tillämpas den lagen även på resor med tunnelbana eller spårväg.

När det gäller inrikes tågresor som inte omfattas av EU:s tågpassagerarförordning och resor med tunnelbana eller spårväg föreslår utredningen att förordningens bestämmelser om transportörens skadeståndsansvar gentemot resenärerna (artikel 11) ska tillämpas. Enligt bestämmelserna, som har sin grund i CIV, har transportören ett strikt ansvar för personskada (alltså oberoende av uppsåt eller oaktsamhet från transportörens sida) som tillfogas resenären genom en olyckshändelse som har samband med järnvägsdriften och som inträffar under transporten. Transportörens ansvar gäller även när tågfärja används vid en järnvägstransport och då tåg ersätts med annat färdmedel i vissa fall av driftsavbrott. Transportören är dock fri från ansvar i vissa situationer, bl.a. om olyckshändelsen beror på fel eller försummelse av resenären eller sådant beteende av tredje man som transportören inte hade kunnat undvika eller förebygga följderna av. Ersättningen ska täcka bl.a. nödvändiga kostnader för vård, inkomstförlust till följd av förlorad eller nedsatt arbetsförmåga och, om den skadade personen avlider, underhåll till efterlevande. Storleken på ersättningen bestäms i nationell rätt men ansvaret för inkomstförlust och underhåll till efterlevande får inte begränsas till ett lägre belopp än motsvarande 175 000 särskilda dragningsrätter (SDR), ca 1 750 000 kronor. Om resenären skadas, har transportören även ett strikt ansvar för skada på ett föremål som resenären hade på sig eller medförde som handresgods, t.ex. en väska. I andra fall ansvarar transportören för skada på föremål eller handresgods vid fel eller försummelse. I EU:s tågpassagerarförordning finns också bestämmelser om transportörens ansvar för sin personal och andra personer som transportören anlitar, framställande av anspråk på ersättning och preskription av en fordran.

Transportörens ansvar gentemot resenärer i EU:s tågpassagerarförordning motsvarar i allt väsentligt det ansvar som gäller vid resor

enligt 2 kap. och 4 kap. i 1985 års järnvägstrafiklag. Som utredningen framhåller är det till fördel för såväl passagerare som transportörer med ett enda ansvarssystem och det kan endast åstadkommas genom att EU:s tågpassagerarförordning tillämpas även i andra fall än de som följer av förordningen. Det som föreskrivs om transportörens ansvar för skada som tillfogas passagerare och resgods i EU:s tågpassagerarförordning bör därför tillämpas även på resor på fristående järnvägsspår som inte omfattas av förordningen, tunnelbana och spårväg. Motsvarande bestämmelser i 1985 års järnvägstrafiklag kan därmed utgå. När det gäller den lagtekniska utformningen bör hänvisningen till bestämmelserna i EU:s tågpassagerarförordning vara statisk, dvs. avse en viss angiven lydelse. Denna hänvisningsteknik bör väljas eftersom ändringar i förordningen kan föranleda behov av överväganden av lagstiftaren om huruvida regleringen behöver ändras.

Utredningen föreslår att även andra bestämmelser i EU:s tågpassagerarförordning ska tillämpas på aktuella resor. När det gäller sådana resor på fristående järnvägsspår, t.ex. en museijärnväg, som inte omfattas av förordningen, föreslås att den ska tillämpas i sin helhet; i fråga om resenärers rättigheter vid förseningar ska dock lagen om kollektivtrafikresenärers rättigheter tillämpas i stället för förordningens bestämmelser. När det gäller resor på tunnelbana eller spårväg föreslås att förordningens bestämmelser om transportavtalet (artikel 4) ska tillämpas.

Enligt regeringens uppfattning är det dock tveksamt om det finns behov av att tillämpa det som föreskrivs i EU:s tågpassagerarförordning i sådan utsträckning på aktuella resor. De bestämmelser i förordningen som framstår som viktiga vid korta resor med spårtrafik är de om transportörens ansvar för person- och sakskada m.m. som nyss har behandlats. Om en sådan resa görs i kollektivtrafik gäller lagen om kollektivtrafikresenärers rättigheter i fråga om reseinformation och rätt till ersättning eller prisavdrag vid förseningar. En tillämpning av det som föreskrivs i förordningen i den omfattning som utredningen föreslår framstår mot denna bakgrund inte som motiverad vid kortväga resor. Någon reglering av motsvarande omfattning finns inte heller i nuvarande järnvägstrafiklag. Utredningens förslag bör därför inte följas i denna del.

Internationella resor

Som framgår har huvuddelen av reglerna i CIV införlivats med EU:s tågpassagerarförordning, vars reglering således överlappar den i COTIF 1999 när det gäller internationella transporter. Förordningen gäller i princip för alla internationella tågresor och järnvägstrafiktjänster inom EU och tillämpas även inom EES. Samtidigt har EU tillträtt COTIF 1999. CIV utgör därmed en del av EU-rätten. Av en s.k. frikopplingsklausul i avtalet mellan EU och OTIF framgår att de parter till COTIF 1999 som också är medlemmar i EU sinsemellan ska tillämpa unionsrätten i den utsträckning som det finns unionsrätt som reglerar det berörda ämnesområdet och som är tillämplig i det särskilda fallet.

Andra regler än förordningens kan mot denna bakgrund endast bli tillämpliga till den del en internationell passagerartransport utförs utanför EES. I ett sådant fall gäller för närvarande lagen om internationell järnvägstrafik enligt vilken CIV gäller som svensk lag. Som utredningen

föreslår bör denna ordning, som följer av Sveriges anslutning till COTIF 1999, gälla även fortsättningsvis i fråga om sådana transporter. De aktuella bestämmelserna bör därför föras över till den nya lagen oförändrade.

Vid en sammanslagning av lagen om internationell järnvägstrafik och 1985 års järnvägstrafiklag uppkommer också frågan om det finns ett behov av att i den nya lagen reglera internationella transporter som varken omfattas av EU:s tågpassagerarförordning eller CIV. Utredningen föreslår att förordningen ska tillämpas på sådana avtal. Den nuvarande järnvägstrafiklagen är utformad så att bestämmelserna om transport av resenärer är tillämpliga på avtal som inte omfattas av CIV (2 kap. 1 §). Det gäller dock endast till den del transporten utförs på bana inom Sverige (eller på svensk tågfärja i utlandet) (1 kap. 1 §). Sedan förordningens tillkomst har järnvägstrafiklagen emellertid inte någon praktisk betydelse i detta sammanhang, eftersom förordningen gäller för internationella järnvägstransporter till den del de sker i Sverige och övriga EES.

Som utredningen själv konstaterar torde det praktiska behovet av en reglering av avtal om transporter till länder utanför CIV:s geografiska tillämpningsområde vara mycket begränsat. Internationella passagerartransporter till och från Sverige kan endast ske genom länder som omfattas av EU:s tågpassagerarförordning och skulle transporten fortsätta utanför EES, sker den förmodligen till ett land som tillämpar CIV. Det har inte heller framkommit att svenska järnvägsföretag ingår avtal om resor till länder utanför CIV-området. Den som vill göra en sådan lång resa med järnväg torde i stället behöva ingå flera avtal om transport, t.ex. genom förmedling av en resebyrå, och de olika avtalen får då behandlas separat i transporträttsligt hänseende. Mot den bakgrunden anser regeringen det inte motiverat att reglera avtal om resor utanför CIV-området. Om det skulle uppstå en situation där det bedöms att svensk rätt ska tillämpas på en transport utanför CIV:s tillämpningsområde, får det avgöras om CIV eller EU:s tågpassagerarförordning bör tillämpas analogt.

Preskription av fordringar på förseningsersättning enligt EU:s tågpassagerarförordning

Att en fordran preskriberas innebär att den som är berättigad till ersättning förlorar rätten att kräva ut sin fordran. I EU:s tågpassagerarförordning finns preskriptionsbestämmelser som är tillämpliga vid anspråk på skadestånd för person- eller sakskada som grundas på förordningen. Förordningen införlivar även i denna del bestämmelser i CIV. Det är emellertid inte fråga om en heltäckande reglering. I förordningen finns inte någon bestämmelse om preskription av fordringar som grundas på bestämmelserna om järnvägsföretagens ansvar vid försening, utebliven anslutning och inställelse (artiklarna 15–18). Dessa bestämmelser innebär bl.a. att en resenär kan få ersättning om resan försenas. I den mån annat inte följer av särskilda bestämmelser gäller preskriptionslagen (1981:130) med en preskriptionstid som enligt huvudregeln är tio år.

I transporträttsliga sammanhang är det vanligt med bestämmelser om specialpreskription. Sådana bestämmelser finns t.ex. i 1985 års järnvägstrafiklag och i lagen om internationell järnvägstrafik som införlivar

preskriptionsbestämmelserna i CIV. I transporträtten är preskriptionstiden i regel kortare än vad som följer av de allmänna preskriptionsreglerna.

Enligt regeringens mening finns det anledning att införa en särskild preskriptionsbestämmelse för fordringar som har sin grund i förordningens bestämmelser om förseningsansvar. I lagen om kollektivtrafikresenärers rättigheter finns bestämmelser om ersättning för försening vid kortare tågresor. Preskriptionstiden är då tre år, vilket är längre än den tid som gäller för motsvarande fordringar enligt CIV (19 § lagen om kollektivtrafikresenärers rättigheter). Preskriptionstidens längd motiveras av att en resenär bör ha möjlighet att få Allmänna reklamationsnämndens rekommendation om hur tvisten bör lösas innan preskriptionstiden löper ut (se prop. 2015/16:13 s. 54 f.). Samma preskriptionstid bör lämpligen gälla för de längre tågresor som omfattas av förseningsansvaret enligt EU:s tågpassagerarförordning. Preskriptionstiden bör alltså också i detta fall vara tre år. Även i övrigt bör bestämmelsen utformas med lagen om kollektivtrafikresenärers rättigheter som förebild.

Av samma skäl som anförts när det gäller hänvisningen till förordningens bestämmelser om transportörens skadeståndsansvar bör hänvisningen till de fordringsgrundande bestämmelserna vara statisk.

4.4 Transport av gods

Regeringens förslag: Bestämmelserna i lagen om internationell järnvägstrafik om att bihanget till COTIF 1999 om internationell transport av gods på järnväg (CIM) ska gälla som svensk lag ska överföras till den nya lagen.

Det som föreskrivs i CIM ska, med undantag av bestämmelserna om behörig domstol och förfarandet i mål om återkrav, tillämpas på avtal om järnvägstransport av gods när både den plats där godset tas emot och den plats där godset ska lämnas ut ligger i Sverige. Vad som gäller om ansvar för personskada vid transport av resenärer på järnväg ska också gälla för personer som följer med en inrikes godstransport.

Utredningens förslag överensstämmer i huvudsak med regeringens. CIM ska enligt utredningens förslag dock även tillämpas på avtal om internationella transporter av gods på järnväg utanför COTIF:s geografiska tillämpningsområde. I utredningens förslag om att tillämpa denna reglering på inrikes transporter görs inte något undantag för bestämmelser som är påkallade av internationella förhållanden. Vidare föreslår utredningen inte att CIV:s bestämmelser om ansvar för personskada på medföljande vid godstransport ska tillämpas vid inrikes transport av gods (betänkandet s. 80–89).

Remissinstanserna tillstyrker förslagen eller lämnar dem utan invändning. I avsnitt 4.1 redovisas allmänna synpunkter på lagstiftningstekniken som behandlas i detta avsnitt.

Det nuvarande regelverket

Transport av gods på järnväg regleras för närvarande i 1985 års järnvägstrafiklag och lagen om internationell järnvägstrafik. Uppdelningen bygger på att inrikes godstransporter regleras i järnvägstrafiklagen och internationella godstransporter som omfattas av COTIF i lagen om internationell järnvägstrafik. I förhållande till lagen om internationell järnvägstrafik är järnvägstrafiklagen även subsidiärt tillämplig på godstransporter i trafik med utlandet.

Genom lagen om internationell järnvägstrafik inkorporeras bl.a. CIM i dess lydelse enligt COTIF 1999. Det innebär att de franska, tyska och engelska originaltexterna av CIM gäller som svensk lag. CIM är enligt sin lydelse tillämpligt på transport av gods om platserna där godset tas emot och där det ska lämnas ut finns i olika stater som är medlemmar i OTIF. Bihanget tillämpas emellertid också på vissa transporter som kompletterar en internationell järnvägstransport, t.ex. en kompletterande vägtransport. CIM innehåller bl.a. bestämmelser om hur godstransportavtalet ingås och ändras, fraktsedelns innehåll och verkan samt hinder mot transport och utlämnande. En annan viktig del är bestämmelserna om transportörens ansvar gentemot transportkunden. Transportören ansvarar för skada som uppkommer till följd av att godset helt eller delvis går förlorat eller skadas under transporten (transportskada) och för skada till följd av dröjsmål med utlämningen (dröjsmålsskada). Dröjsmålsskada inbegriper också det fallet att skada uppkommer på godset till följd av dröjsmålet. Ansvar är i grunden strikt, dvs. oberoende av vållande, men transportören har möjlighet att åberopa vissa ansvarsfrihetsgrunder. Transportören går t.ex. fri från ansvar i den mån skadan, förlusten eller dröjsmålet beror på omständigheter som transportören inte hade kunnat undgå och vars följder han inte hade kunnat förebygga. När det gäller skadeståndets bestämmande finns särskilda beräkningsgrunder för ersättning vid transportskada. Såväl vid transportskada som dröjsmålsskada gäller normalt vissa begränsningsbelopp för transportörens ansvar. CIM innehåller också bestämmelser om hur den som är berättigad till godset kan göra skadeståndsanspråk gällande mot transportören. Slutligen regleras frågor om preskription och det inbördes förhållandet mellan flera transportörer som deltar i en godstransport.

I likhet med CIM innehåller 1985 års järnvägstrafiklag bestämmelser om godstransportavtalets ingående och fullgörande samt om järnvägens ansvar gentemot transportkunden (3 kap.). Bestämmelserna bygger på äldre internationella bestämmelser i COTIF 1980. I grunden finns likheter med CIM, men regleringen är mindre detaljerad. Ansvarssystemet motsvarar i stort det som gäller enligt COTIF 1999. Järnvägen har således ett i grunden strikt ansvar för förlust, minskning eller skada på godset till följd av transporten samt för dröjsmål med utlämnande. Ansvar begränsas av att det är möjligt att åberopa ansvarsfrihetsgrunder enligt samma principer som i COTIF 1999. Järnvägen har vidare rätt att begränsa sitt ansvar för förlust, skada och dröjsmål till vissa belopp och beräkningen av ersättningen för förlust eller skada sker enligt särskilda grunder. Det finns även bestämmelser om det inbördes ansvaret mellan flera transportörer som deltar i en godstransport.

När det gäller godstransporter som omfattas av COTIF 1999 bör, som utredningen föreslår, nuvarande ordning bestå. Den innebär att den inkorporering som skett av CIM flyttas över till den nya lagen. Som en följd av inkorporeringen gäller de franska, tyska och engelska originaltexterna av CIM även framöver som svensk lag. De franska och engelska originaltexterna tas in som en bilaga till den nya lagen tillsammans med en svensk översättning.

CIM bör även tillämpas på inrikes godstransporter

I avsnitt 4.1 ansluter sig regeringen till utredningens och remissinstansernas uppfattning att det är mest ändamålsenligt att bestämmelserna om godstransport är gemensamma för inrikes och internationella transporter.

Utredningen anser att bestämmelserna om godstransporter i CIM är väl anpassade även för inrikes transporter och att det vore en fördel för såväl lastägare som transportörer med ett enhetligt system för alla godstransporter. Utredningens förslag är därför att bestämmelserna i bihanget ska tillämpas direkt på inrikes godstransporter.

En majoritet av remissinstanserna, däribland *SJ AB* och *Näringslivets Transportråd*, tillstyrker förslaget eller har inga invändningar mot det.

Som redovisas i avsnitt 4.1 avstyrker *Trafikanalys* förslaget till ny järnvägstrafiklag med hänvisning till lagstiftningstekniken. Myndigheten är kritisk till bruket av hänvisningar till andra rättsakter och att dessa i vissa fall är avfattade på annat språk än svenska. Även *Hovrätten för Västra Sverige* pekar på risker för bristande klarhet, tillgänglighet och överskådlighet som lagstiftningsteknik med hänvisningar kan innebära.

Regeringen delar för sin del utredningens och de flesta remissinstansernas uppfattning att ett enhetligt system för alla godstransporter är till fördel för lastägare och transportörer. Det är naturligt att gemensamma bestämmelser gynnar dem som ingår avtal både om inrikes och internationella godstransporter. Avtalen kan då utformas på ett likartat sätt och parterna vet att rättsföljderna blir desamma. Regeringen konstaterar att CIM måste inkorporeras i fråga om internationella transporter som omfattas av fördraget (se prop. 2014/15:58 s. 27 f.). Det är därför inte möjligt att åstadkomma gemensamma regler om bestämmelserna för inrikes godstrafik utformas på det sätt som *Trafikanalys* är inne på, dvs. utan hänvisningar och på svenska. Svårigheterna med utredningens förslag bör heller inte överdrivas. Att tillämpa CIM direkt på internationella godstransporter har av allt att döma fungerat väl i många år och det bedöms fungera lika bra på inrikestransporterna; även i sådana fall är parterna kommersiella aktörer och kan antas företrädas av professionella ombud. Under remissomgången har branschföreträdare inte heller påtalat några särskilda svårigheter. Det finns därmed anledning att utgå från att även andra lastägare och transportörer än de som ingår internationella avtal i varje fall inte har någon invändning mot att det som föreskrivs i CIM tillämpas på inrikes godstransporter. EU-rättsakter och konventioner har för övrigt tidigare gjorts tillämpliga utanför sitt primära tillämpningsområde på liknande sätt på transportområdet. Ett exempel är den s.k. Montrealkonventionen om internatio-

nella lufttransporter (se 4 och 5 §§ lagen [2010:510] om lufttransporter). Konventionen reglerar också frågor om ersättning när gods skadas och bestämmelserna är inkorporerade på andra språk än svenska.

Övervägandena i fråga om lagstiftningstekniken gör sig också gällande beträffande nyttjande av järnvägsvagnar och järnvägsinfrastruktur (se avsnitt 4.5). Inte heller när det gäller persontrafiken finns det skäl att göra någon annan bedömning. EU:s tågpassagerarförordning är tillämplig både på inrikes och internationella järnvägstransporter inom EES-området. Den föreslagna lagen kommer därför endast att i begränsad utsträckning reglera inrikes persontrafik. Till den del det föreslås nya bestämmelser om persontrafik innebär de i praktiken att förordningen tillämpas på inrikes trafik, vilket betyder att reglerna i stort sett kommer att gälla på svenska i samma omfattning som tidigare. En liknande lagstiftningsteknik har också använts i andra sammanhang när det gäller persontrafik (se t.ex. 15 kap. 2 § sjölagen [1994:1009]).

Som framgår anser regeringen att det som föreskrivs i CIM som utgångspunkt bör tillämpas även på inrikes godstransporter på järnväg. Bestämmelserna är i huvudsak väl anpassade för detta. Vissa processrättsliga bestämmelser som tar sikte på internationella förhållanden bör dock undantas. Det gäller bestämmelserna om behörig domstol och förfarandet i mål om återkrav mot andra transportörer som har deltagit i transporten (artikel 46 och 51 i CIM). I bestämmelserna regleras bl.a. vilken medlemsstats domstolar som är behöriga att pröva ett återkrav som riktas mot andra transportörer som deltagit i transporten och andra tvister om grundar sig på CIM.

Vid godstransport förekommer det att en person följer med en försändelse som en del av transporttjänsten. Transporten av en sådan person omfattas normalt av godstransportavtalet med den följderna att vad som gäller vid avtal om transport av resenärer enligt CIV inte blir omedelbart tillämpligt enligt COTIF 1999. I CIV finns emellertid en särskild bestämmelse som innebär att ansvaret för personskada vid transport av resenärer ska tillämpas också på medföljande vid godstransport (artikel 1.4 CIV). I lagtexten bör det förtydligas att det som föreskrivs i bestämmelsen ska tillämpas också vid inrikes godstransport.

Tillämpningen av CIM på internationella transporter utanför COTIF-området behöver inte regleras

Utredningen föreslår att det som föreskrivs i CIM ska tillämpas inte endast på inrikes godstransporter utan också på internationella godstransporter som inte omfattas av COTIF 1999. Någon reglering med motsvarande räckvidd finns inte i dag. Bestämmelserna om godstransport i 1985 års järnvägstrafiklag är visserligen tillämpliga på transporter i trafik med utlandet, om transporten inte omfattas av COTIF (1 kap. 1 § andra stycket och 3 kap. 1 § andra stycket järnvägstrafiklagen). Lagen gäller emellertid i princip endast den del av transporten som sker i Sverige (1 kap. 1 § första stycket).

Enligt regeringens mening finns det anledning att ifrågasätta behovet av att reglera avtal om godstransport mellan Sverige och länder som inte är medlemmar i OTIF. COTIF 1999 är tillämpligt på godstransporter mellan Sverige och andra medlemsstater, om transporten omfattas av ett

enda avtal. Detta gäller även om det tåg med vilket godset har transporterats sedan fortsätter till ett tredjeland. Till medlemmarna i OTIF hör bl.a. Danmark, Finland och Norge. Om parterna kommer överens om det, ska CIM dessutom tillämpas på avtal om godstransport till eller från ett tredjeland (artikel 1.2 CIM). De aktuella bestämmelserna i CIM förslås även fortsättningsvis gälla som svensk lag. Det praktiska behovet av att ytterligare reglera tillämpningen av CIM i förhållande till tredjeland framstår därmed som mycket begränsat. I andra fall än som följer av COTIF 1999 bör mot denna bakgrund tillämpningen av det som föreskrivs i CIM gälla endast inrikes godstransporter.

4.5 Nyttjande av vagnar och infrastruktur i järnvägstrafik

Regeringens förslag: Bestämmelserna i lagen om internationell järnvägstrafik om att bihangen till COTIF 1999 om nyttjande av vagnar och infrastruktur i internationell järnvägstrafik (CUV respektive CUI) ska gälla som svensk lag ska överföras till den nya lagen.

Det som föreskrivs i CUV ska tillämpas på avtal om nyttjande av vagnar för inrikes gods- och passagerartransport på järnväg.

Det som föreskrivs i CUI ska tillämpas på avtal om nyttjande av järnvägsinfrastruktur för inrikes gods- och passagerartransport på järnväg.

Vissa bestämmelser som påkallas av internationella förhållanden ska undantas när det som föreskrivs i CUV och CUI tillämpas på inrikes järnvägstrafik.

Utredningens förslag överensstämmer i huvudsak med regeringens. Enligt utredningens förslag ska dock CUV och CUI även tillämpas på avtal som avser internationell gods- eller passagerartransport utanför COTIF:s geografiska tillämpningsområde. I förslaget om att tillämpa det som föreskrivs i dessa bihang i andra fall än som följer av fördraget görs inte heller något undantag för bestämmelser som är påkallade av internationella förhållanden (betänkandet s. 98, 99 och 132–134).

Remissinstanserna tillstyrker förslagen eller lämnar dem utan invändning.

Skälen för regeringens förslag

CUV bör tillämpas även på avtal om nyttjande av vagnar i inrikes järnvägstrafik

I COTIF 1999 finns bestämmelser om olika former av uthyrning av vagnar för internationell järnvägstrafik i CUV. Bihanget är tillämpligt när järnvägsvagnar används för transport av gods enligt CIM eller passagerare enligt CIV. Om vagnarna inte används som transportmedel, t.ex. vid förflyttning av tomma vagnar, är bestämmelserna däremot inte tillämpliga. I bihanget regleras i huvudsak ansvarsfördelningen mellan den som tillhandahåller vagnen och den som använder den. Det kan t.ex. handla om ansvaret när en vagn går förlorad eller skadas eller när en

vagn orsakar skador. Vid förlust av eller skada på vagnen gäller ett s.k. presumtionsansvar för användaren. Det innebär att användaren ansvarar, om inte användaren kan visa att förlusten eller skadan inte har orsakats genom fel eller försummelse från dennes sida. Om en vagn orsakar skada, tillämpas i stället ett ansvar som bygger på vållande av den som tillhandahållit vagnen. Flertalet av bestämmelserna är dispositiva. Avtalsparterna kan t.ex. komma överens om villkor som avviker från det som anges i bihanget om ansvaret för skada på vagn och för skada som orsakas av en vagn. CUV inkorporeras genom lagen om internationell järnvägstrafik. För inrikes trafik finns inte någon motsvarande reglering.

Som utredningen föreslår bör nuvarande ordning bestå i fråga om avtal om användning av vagnar i järnvägstrafik som omfattas av COTIF 1999. De bestämmelser i lagen om internationell järnvägstrafik som inkorporerar CUV bör alltså föras över till den nya lagen.

CUV bör enligt utredningen också tillämpas på inrikes förhållanden. Även regeringen ser fördelar med ett enhetligt regelverk för avtal om nyttjande av vagnar. Avtal som bygger på CUV, s.k. GCU (General Contracts of Use), används både i Sverige och internationellt. I viss mån tillämpas alltså bihanget redan på avtal som avser inrikes trafik. Bestämmelserna i CUV är i stor utsträckning dispositiva och kan anpassas vid behov. En tillämpning av det internationella regelverket i denna del torde därför knappast föranleda några anpassningssvårigheter. Regeringen delar därför utredningens uppfattning att det som föreskrivs i CUV ska tillämpas på avtal om nyttjande av vagnar som används i inrikes gods- och passagerartrafik. I lagtexten bör det klargöras att den passagerartrafik som avses är den som omfattas av EU:s tågpassagerarförordning.

Även i detta fall finns det anledning att undanta vissa bestämmelser som är påkallade av internationella förhållanden från tillämpningen på inrikes trafik. Det gäller bl.a. bestämmelserna om behörig domstol (artikel 11), där det anges vilken medlemsstats domstolar som ska pröva tvister som grundar sig på avtal som omfattas av bihanget. Parterna ges också rätt att avtala om detta. Vid en tillämpning av det som föreskrivs i CUV på inrikes transporter saknas anledning att frångå vad som gäller enligt de allmänna bestämmelserna i rättegångsbalken.

Av utredningens förslag följer också att CUV ska tillämpas på nyttjande av vagnar för internationella transporter utanför tillämpningsområdet för COTIF 1999. Som framgår av avsnitt 4.3 och 4.4 anser regeringen att det inte finns behov av att föreskriva att samma bestämmelser som i CIV och CIM ska tillämpas på internationella transporter utanför fördragets tillämpningsområde. Remissinstanserna pekar inte heller på något konkret behov av att reglera avtal om nyttjande av vagnar för transporter till länder utanför COTIF-området. Även om den internationella godstrafiken med länder utanför COTIF skulle öka, något som utredningen är inne på, finns möjlighet att avtalsvis reglera användningen av järnvägsvagnar. Det saknas därför enligt regeringens uppfattning anledning att föreskriva en internationell tillämpning av en reglering som motsvarar CUV utanför COTIF-området.

Att förvaltningen av infrastrukturen har skilts från transportverksamheten innebär att det i praktiken behövs avtal mellan infrastrukturförvaltaren och transportören om användning av infrastrukturen. I COTIF 1999 finns bestämmelser om avtal om nyttjande av infrastruktur i internationell järnvägstrafik i CUI. Bestämmelserna är tillämpliga på alla avtal om nyttjande av järnvägsinfrastruktur för internationell transport som följer reglerna i CIV eller CIM. I bihanget finns bestämmelser om vad ett sådant avtal ska innehålla, bl.a. de administrativa, tekniska och finansiella villkoren för nyttjandet. Den huvudsakliga regleringen i CUI gäller dock ansvarsfördelningen mellan infrastrukturförvaltaren och transportören. Bestämmelserna är tvingande, om inte annat anges.

Infrastrukturförvaltaren har ett ansvar för skador som drabbar transportören eller dennes personal i samband med nyttjandet av infrastrukturen och som beror på den. Ansvaret är strikt men begränsas av vissa ansvarsfrihetsgrunder. Infrastrukturförvaltarens ansvar omfattar person- och sakskada samt sådan ekonomisk skada som uppkommer om transportören måste betala skadestånd enligt CIV eller CIM. Ansvaret för ekonomisk skada innebär att en transportör kan vända sig mot infrastrukturförvaltaren och få kompensation för utgivna skadestånd för person- och sakskada när den skadegörande händelsen, t.ex. en tågolycka, beror på infrastrukturen. Ansvaret för ekonomisk skada omfattar också skada vid dröjsmål enligt CIV och CIM. Det ansvaret behandlas närmare i avsnitt 4.6.

Transportörens ansvar enligt CUI gäller skador som drabbar infrastrukturförvaltaren eller dennes personal och som orsakats av de transportmedel som använts eller det gods eller de personer som har transporterats. Även transportörens ansvar är strikt och begränsas av ansvarsfrihetsgrunder. Ansvaret omfattar endast person- och sakskada. Ansvaret kan aktualiseras t.ex. vid en tågolycka.

I CUI regleras däremot inte infrastrukturförvaltarens och transportörens ansvar i förhållande till egen personal eller tredje man (t.ex. en person som blir påkörd av ett tåg). Sådana skador omfattas i stället av det s.k. spårdriftsansvaret, vilket behandlas i avsnitt 4.7.

Bestämmelserna i CUI om vad ersättningen vid personskada ska omfatta och om begränsningsbelopp motsvarar dem som finns i CIV. Någon motsvarande reglering som gäller vid sakskada finns inte i CUI.

CUI inkorporeras genom lagen om internationell järnvägstrafik. Däremot finns inte något motsvarande regelverk för den inrikes trafiken. Av järnvägslagen följer visserligen en skyldighet att ingå avtal av liknande natur som de som omfattas av CUI, s.k. trafikeringsavtal (6 kap. 22 § järnvägslagen). Det ställs dock inte några krav på avtalsinnehållet på samma sätt som i CUI. Vidare finns det inga särskilda bestämmelser om ansvarsförhållandet mellan infrastrukturförvaltaren och transportören. Som utgångspunkt gäller därför allmänna regler om skadestånd i kontraktsförhållanden. Om infrastrukturförvaltarens eller transportörens personal skadas, gäller bestämmelserna i 5 kap. i 1985 års järnvägstrafiklag om ansvarighet i annat fall än vid befordran (se avsnitt 4.7), vilket innebär att infrastrukturförvaltaren har ett i grunden strikt ansvar.

När det gäller nyttjande av infrastruktur i järnvägstrafik som omfattas av COTIF 1999 bör nuvarande ordning bestå. De bestämmelser i lagen om internationell järnvägstrafik som inkorporerar CUI bör således föras över till den nya lagen. Utredningen föreslår därutöver att CUI ska tillämpas i inrikes trafik. Enligt regeringens mening står det klart att enhetliga regler har ett stort värde när det gäller avtal om nyttjande av infrastruktur. Sådana avtal är knutna till det land där infrastrukturen är belägen och det torde många gånger ha underordnad betydelse huruvida nyttjandet avser en internationell transport eller inte. Vidare är CUI:s bestämmelser om ansvarsfördelningen mellan infrastrukturförvaltare och transportör i stor utsträckning tvingande, medan avtalsfrihet i princip råder vid inrikes trafik. Huruvida infrastrukturen används för nationella eller internationella transporter kan knappast motivera en sådan skillnad i fråga om ansvarets fördelning, i synnerhet som bestämmelserna i CUI får anses vara väl avvägda. Regeringen delar därför utredningens uppfattning att det som föreskrivs i CUI bör tillämpas också på inrikes gods- och passagerartrafik. I lagtexten bör det klargöras att den passagerartrafik som avses är den som omfattas av EU:s tågpassagerarförordning.

Även när det gäller CUI anser regeringen att det finns bestämmelser som är påkallade av internationella förhållanden och som därför bör undantas vid en tillämpning på inrikes järnvägstrafik. Det gäller bestämmelserna om vilket lands domstolar som ska vara behöriga vid tvister enligt de enhetliga rättsreglerna (artikel 24). Hit hör också vissa processrättsliga bestämmelser som begränsar möjligheten att bestrida återkrav när ersättningsbelopp enligt CIV eller CIM tidigare har fastställts av domstol (artikel 23) samt om förlikningsförfarande inklusive överlämnande av tvist till den skiljenämnd som föreskrivs i fördraget (artikel 22).

Av utredningens förslag följer också att CUI ska tillämpas på nyttjande av järnvägsinfrastruktur för internationella transporter som inte omfattas av COTIF 1999. CUI avser användning av infrastruktur för transporter enligt CIV och CIM. Regeringen har i det föregående ansett att det inte finns behov av att reglera internationella transporter som inte omfattas av dessa bihang och har ingen annan uppfattning beträffande CUI. Tillämpningen av det som föreskrivs i CUI bör alltså inte omfatta internationella transporter utanför COTIF.

När det gäller den lagtekniska utformningen bör hänvisningen till bestämmelserna i EU:s tågpassagerarförordning även i dessa fall vara statisk, dvs. avse en viss angiven lydelse. Denna hänvisningsteknik bör väljas eftersom ändringar i förordningen kan föranleda behov av överväganden av lagstiftaren om huruvida regleringen behöver ändras.

Regeringens förslag: Bestämmelserna i CUI om infrastrukturförvaltarens ansvar för ekonomisk skada som tillfogas transportören ska tillämpas även på skada som uppkommer till följd av dennes förseningsansvar enligt EU:s tågpassagerarförordning och lagen om kollektivtrafikresenärers rättigheter. Bestämmelserna om infrastrukturförvaltarens ansvar ska i denna del vara tvingande till transportörens förmån. Från sådan ersättning ska kvalitetsavgifter för samma händelse alltid avräknas.

Utredningens förslag överensstämmer i huvudsak med regeringens. I utredningens lagförslag anges inte uttryckligen om infrastrukturförvaltarens ansvar ska vara tvingande eller inte (betänkandet s. 132 och 133).

Remissinstanserna: Flertalet remissinstanser tillstyrker förslaget eller har inget att invända mot det. Några remissinstanser är emellertid kritiska. *Stockholms universitet* avstyrker förslaget och menar att det medför en kostnadskrävande och komplicerad hantering. Att enbart använda kvalitetsavgifter är, enligt universitetets uppfattning, mera kostnadseffektivt och kan också ge nödvändiga incitamenteffekter. *Trafikverket* gör gällande att förslaget kommer att öka kostnaderna betydligt och pekar bl.a. på risker för att medel används till att betala anspråk i stället för underhållsåtgärder. Verket anser också att en vidareutveckling av det nuvarande systemet med kvalitetsavgifter har bättre incitamenteffekter. Ett antal remissinstanser, bl.a. *Transportstyrelsen*, framhåller att det är svårt att bedöma förslagets effekter i olika avseenden. Bland dessa menar några, bl.a. *Sveriges Kommuner och Landsting (SKL)*, att ytterligare analys krävs av hur genomförbart förslaget är. *Svensk kollektivtrafik* motsätter sig förslaget om avräkning av kvalitetsavgifter. I denna del framhåller flera remissinstanser att det finns brister när det gäller Trafikverkets rapportering och ifrågasätter om verket bör sköta orsakskodningen. *Statens Väg- och Transportforskningsinstitut (VTI)* anser att infrastrukturförvaltaren bör ha möjlighet att få ersättning för kostnader som orsakas av transportören.

Skälen för regeringens förslag

Ett tydligt ansvar för infrastrukturförvaltaren stärker järnvägen

Järnvägen har en betydelsefull roll i det svenska transportsystemet. Att tågtrafiken fungerar väl är viktigt bl.a. för sysselsättning, minskade utsläpp och konkurrenskraft i hela landet. Regeringen har därför som målsättning att stärka järnvägen genom att förbättra förutsättningarna för att fler personresor och godstransporter ska kunna ske med tåg. Att järnvägsinfrastrukturen är tillförlitlig och inte orsakar försenade eller inställda tåg är av stor vikt för att nå denna målsättning.

Transportören har många gånger ett strikt ansvar för förseningar i förhållande till resenärer och godskunder. Det betyder att transportören i sådana fall ansvarar för förseningar som beror på fel eller brister i infrastrukturen. Infrastrukturförvaltaren har enligt det transporträttsliga regelverket emellertid endast ett begränsat ansvar gentemot transportören.

Dagens system innebär alltså att transportören i hög utsträckning får bära kostnaden för störningar i trafiken även i de fall då infrastrukturförvaltaren har orsakat störningen och är den part som haft möjlighet att förebygga den. Enligt regeringens mening stärker ett ökat ansvar för infrastrukturförvaltaren järnvägens konkurrenskraft som transportmedel.

Ansvar för förseningar stärks till viss del genom CUI...

Som framgår av avsnitt 4.5 har infrastrukturförvaltaren enligt COTIF 1999 ett ansvar för ekonomisk skada som uppkommer om transportören måste betala skadestånd enligt bestämmelserna om person- och gods-transport i CIV respektive CIM. Transportören har enligt bihangen ett ansvar inte bara för person- och sakskada utan också för förseningar. När det gäller ansvaret för person- och sakskada föreslås i avsnitt 4.5 att CUI inte enbart ska tillämpas vid internationella transporter som omfattas av COTIF utan också vid inrikes transporter. Detta innebär att infrastrukturförvaltaren kan bli skyldig att ersätta transportören även för skadestånd som följer av transportörens förseningsansvar enligt CIV eller CIM, om skadan har orsakats av en försening som beror på infrastrukturen. Förutsättningarna för infrastrukturförvaltarens ansvar motsvarar vad som i övrigt gäller enligt CUI.

Infrastrukturförvaltarens ansvar enligt CUI är inte tvingande i alla delar. Ansvar för skada vid försening och driftsstörning kan begränsas eller avtalas bort (artikel 8.4 i CUI). Sveriges anslutning till COTIF 1999 innebär att detta måste gälla vid internationella transporter. Med utgångspunkt i att regelverket bör vara enhetligt bör motsvarande gälla också vid inrikes trafik. Detta är också vad utredningens lagförslag innebär.

Förseningsansvaret enligt COTIF 1999 har betydelse i första hand vid godstransporter. Resenärernas rätt till ersättning enligt CIV gäller nämligen endast i de fall resan inte kan fortsätta samma dag och är i huvudsak begränsad till kostnader för kost och logi (artikel 32). Transportörernas kostnader på grund av den förseningsersättning som föreskrivs i CIV torde således vara förhållandevis låga.

Resenärernas rätt till ersättning, prisavdrag och assistans enligt EU:s tågpassagerarförordning och lagen om kollektivtrafikresenärers rättigheter är dock mer långtgående och kan därmed innebära större kostnader för transportörerna. Regeringen delar därför utredningens uppfattning att det i fråga om persontransporter finns anledning att överväga ett utsträckt ansvar för infrastrukturförvaltaren i fall när transportörens kostnad på grund av försening inte har sin grund i fördraget.

...men behöver kompletteras när det gäller persontrafiken

Mot bakgrund av att transportörernas kostnader för försenade resor till största delen har sin grund i de delar av EU:s tågpassagerarförordning som inte införlivar COTIF 1999 och i lagen om kollektivtrafikresenärers rättigheter föreslår utredningen att transportörerna ska ges möjlighet att från infrastrukturförvaltaren kräva åter ersättningar som transportören har betalat också enligt dessa regler.

Som utredningen och flera remissinstanser lyfter fram har ett utökat ansvar för infrastrukturförvaltaren viktiga incitamentseffekter. Förslaget kanaliserar ansvaret för kostnader som uppkommer till följd av fel och

brister i infrastrukturen till infrastrukturförvaltaren, dvs. den aktör som har orsakat kostnaden och som kan förebygga störningar. En sådan ordning kan komplettera och stärka de stora satsningar som nu görs på järnvägsunderhållet. Ett utvidgat skadeståndsrättsligt ansvar för kostnader som har orsakats av transportörerna ger t.ex. infrastrukturförvaltaren incitament att prioritera delar som orsakar flest förseningar för flest resenärer. I längden kan det, som utredningen påpekar, också leda till att det lönar sig bättre att satsa på förebyggande underhåll och att resurserna används där behoven och den samhällsekonomiska nyttan är som störst.

Som bl.a. *Resenärsforum* är inne på behövs en möjlighet att föra vidare kostnaden till infrastrukturförvaltaren också för att det nuvarande transportörsansvaret gentemot resenärer ska fungera väl. Ett syfte med att stärka resenärernas rättigheter vid förseningar har varit att göra det mer attraktivt att resa med tåg. Om transportörerna ska bära kostnader som orsakas av infrastrukturen, finns det risk för ökade biljettpreiser. Detta skulle i förlängningen kunna avhålla resenärer från att välja järnvägen.

Ansvar bör vara förutsebart och tvingande...

När det gäller ansvarets utformning föreslår utredningen att infrastrukturförvaltarens ansvar för ekonomisk skada enligt CUI ska omfatta också kostnader som är knutna till transportörens förseningsansvar enligt EU:s tågpassagerarförordning och lagen om kollektivtrafikresenärers rättigheter. Det handlar t.ex. om skyldigheten att i sådana fall betala ersättning till resenärer. Ersättningsskyldigheten bygger på att transportören har orsakats en ekonomisk skada. Förslaget innebär inte att transportören alltid har rätt till ersättning för sådana kostnader. Infrastrukturförvaltaren har visserligen ett strikt ansvar enligt CUI, men det begränsas av ansvarsfrihetsgrunder. Infrastrukturförvaltaren svarar t.ex. inte om en försening har orsakats av omständigheter som inte kan hänföras till själva järnvägsdriften och som förvaltaren inte hade kunnat undgå eller förebygga följderna av även om förvaltaren hade iakttagit den omsorg som omständigheterna påkallade. Transportörens förseningsansvar enligt EU:s tågpassagerarförordning och lagen om kollektivtrafikresenärers rättigheter är i nu aktuella delar ett strikt ansvar utan ansvarsfrihetsgrunder och går alltså längre.

Vidare ska det vara fråga om en skada som beror på infrastrukturen och som har orsakats vid användning av den. Om en försening t.ex. beror på att transportören har använt bristfälliga lok och vagnar, har transportören inte möjlighet att kräva infrastrukturförvaltaren på utgivna förseningsersättningar. Dessutom gäller särskilda begränsningsregler vid samverkande skadeorsaker. Sammantaget innebär detta att infrastrukturförvaltaren inte är skyldig att ersätta transportören för utbetalad förseningsersättning i samtliga fall. Ansvar

ansvaret är i stället avgränsat till den sfär som infrastrukturförvaltaren i någon mening har kontroll över och kan påverka, t.ex. genom god planering och förebyggande åtgärder. Regeringen delar utredningens uppfattning att ett ansvar som är utformat på detta sätt innebär en rimlig fördelning av det slutliga ekonomiska ansvaret för förseningar.

Infrastrukturförvaltarens ansvar för transportörens förseningskostnader är emellertid inte tvingande enligt CUI. Om ansvaret kan avtalas bort

eller begränsas, är det enligt regeringens mening tveksamt om de nya reglerna i praktiken kommer att medföra någon ändring. Något motsvarande ansvar följer t.ex. inte av Trafikverkets trafikeringsavtal i dag. I förhållande till utredningens förslag bör det därför klargöras att det är fråga om ett ansvar som är tvingande till transportörens förmån. Det är också på detta sätt som utredningens förslag får förstås.

Ett ansvar för infrastrukturförvaltarna som bygger på systemet i CUI, och som i övrigt utformas på det sätt som föreslås i det följande, är enligt regeringens mening förutsebart och ger tydliga incitament att minska störningar i trafiken, utan att vara alltför betungande för infrastrukturförvaltarna. Några remissinstanser tar upp risker som att järnvägsunderhållet kan påverkas negativt eller att infrastrukturförvaltaren kompenserar sig genom att begränsa kapacitetstilldelningen eller genom att höja banavgifterna. Regeringen delar inte dessa farhågor. Att medel som är avsedda för järnvägsunderhållet under någon längre tid skulle behöva tas i anspråk för att betala skadestånd är föga troligt. De långsiktiga kostnaderna kan begränsas genom anpassningar i verksamheten. Inte heller de kortsiktiga kostnaderna bör överdrivas. Som närmare redogörs för i avsnitt 5 bedöms kostnaderna för skadestånd under alla omständigheter vara mycket begränsade i förhållande till de samlade underhållskostnaderna. Det är vidare så att en infrastrukturförvaltare inte fritt kan bestämma om kapacitetstilldelning och avgiftsuttag. Dessa frågor regleras i järnvägslagen och de ramar som uppställs där måste alltså iakttas. Riskerna för oönskade effekter är därför begränsade.

Några remissinstanser, bl.a. *Stockholms universitet*, anser att systemet med kvalitetsavgifter är bättre lämpat för att komma till rätta med störningar i trafiken och hänvisar bl.a. till administrationskostnader och incitamenteffekter. Kvalitetsavgifter ska utformas så att både infrastrukturförvaltaren och den som utnyttjar infrastrukturen vidtar skäligen åtgärder för att förebygga driftstörningar i järnvägssystemet (7 kap. 5 a § järnvägslagen). Detta innebär att kvalitetsavgifter ger ekonomiska incitament att motverka uppkomsten av driftstörningar och förbättra järnvägsnätets prestanda. Även kvalitetsavgifter kan alltså ge infrastrukturförvaltaren incitament som får till följd att risken för trafikstörningar minskar. En sådan minskning kan indirekt även minska skadorna för resenärer och andra transportkunder.

Enligt regeringens mening är ett system med kvalitetsavgifter emellertid inte i alla delar jämförbart med ett utökat ansvar för infrastrukturförvaltaren. Kvalitetsavgifterna är kopplade till infrastrukturförvaltarens avgiftssystem. Det innebär att verksamhetsstyrningen tar sikte på avvikelser från i förväg fastställd trafik snarare än skada i det enskilda fallet. Utrymmet för att utveckla kvalitetsavgifterna i skadereglerande riktning är alltså begränsat (jfr prop. 2010/11:25 s. 14). Dessutom kan avgiftshöjningar innebära att en transportör rent faktiskt överkompenserar i förhållande till skadan i det enskilda fallet. Enligt regeringens uppfattning kan ett utökat skadeståndsansvar för infrastrukturförvaltaren därför utgöra ett värdefullt komplement till kvalitetsavgifterna. Regeringen delar inte heller uppfattningen att en skaderelaterad ersättning skulle vara alltför kostnadskrävande att hantera. Hanteringen innebär knappast heller mera komplicerade bedömningar av t.ex. orsakssamband än i andra typer av skadeståndsmål. I vissa avseenden torde den till och

med vara enklare. När det gäller utgivna förseningsersättningar till resenärer är beloppen t.ex. i regel bestämda som en andel av biljettpriset och torde därmed sällan föranleda tvist.

...och knyts till resenärsrättigheter

Regeringen instämmer i utredningens utgångspunkt att infrastrukturförvaltaren bör svara för skador som är knutna till resenärsrättigheter vid förseningar och andra trafikstörningar. I EU:s tågpassagerarförordning finns bestämmelser om rätt för resenärerna till ersättning, ombokning och assistans (artiklarna 16–18) och i lagen om kollektivtrafikresenärs rättigheter finns liknande bestämmelser om rätt till prisavdrag och ersättning för annan transport (14 och 15 §§). Ansvaret bör omfatta transportörens skada till följd av dessa rättigheter för resenärerna. I detta ligger att en infrastrukturförvaltare inte bör kunna bli skyldig att betala mer än vad som följer av dessa regler. En transportör som t.ex. erbjuder ersättningstrafik utöver sina tvingande skyldigheter bör alltså inte ha någon möjlighet att få denna kostnad ersatt.

Trafikverket ser risker för att omotiverade förseningskostnader vältras över på infrastrukturförvaltaren och vill därför att dennes skyldighet att ersätta kostnader för assistans enligt artikel 18 i EU:s tågpassagerarförordning begränsas till rimliga kostnader. Enligt bestämmelserna i artikeln kan transportören vid en längre försening under vissa förutsättningar vara skyldig att erbjuda resenärerna bl.a. måltider eller förfriskningar och, om det blir fråga om uppehåll över natten, inkvartering på hotell. Det kan även bli fråga om alternativ transport av resenärerna. Som en allmän princip gäller emellertid att en skadelidande är skyldig att försöka begränsa sin skada och att underlåtenhet i detta avseende kan påverka rätten till ersättning. Enligt regeringens mening är detta tillräckligt för att förhindra missbruk. Det torde också vara relativt ovanligt att transportören är skyldig att tillhandahålla assistans enligt artikel 18.

Svensk kollektivtrafik anser att transportören också bör kunna få ersättning vid bristande information från infrastrukturförvaltaren. Enligt regeringens mening är det dock naturligt att ansvaret begränsas till kostnader som är tydligt avgränsade och som uppkommer till följd av transportörens skyldigheter i förhållande till resenären. Ansvaret enligt CUI förutsätter också att det ska vara fråga om skada som uppkommer vid användning av infrastrukturen och som beror på den.

När det gäller den lagtekniska utformningen bör hänvisningen till bestämmelserna i EU:s tågpassagerarförordning vara statisk, dvs. avse en viss angiven lydelse. Denna hänvisningsteknik bör väljas eftersom ändringar i förordningen kan föranleda behov av överväganden av lagstiftaren om huruvida regleringen behöver ändras. En upplysning om transportörens rätt till ersättning enligt vad som nu föreslås bör tas in i lagen om kollektivtrafikresenärs rättigheter.

Kvalitetsavgifter bör avräknas

Utredningen föreslår att kvalitetsavgifter ska avräknas från den ersättning som infrastrukturförvaltaren ska betala till transportören. Bestämmelser om kvalitetsavgifter finns i 6 och 7 kap. järnvägslagen och grundar sig på EU-direktiv. När ett järnvägsföretag tilldelas ett tågläge ska ett avtal om

användningen ingås med infrastrukturförvaltaren, ett s.k. trafikeringsavtal. Avtalet ska också innehålla villkor om verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter. Den part som orsakar en avvikelse från ett i tågplan och trafikeringsavtal fastställt nyttjande av infrastrukturen ska betala en på förhand bestämd kvalitetsavgift till sin motpart. En infrastrukturförvaltare kan alltså bli skyldig att betala kvalitetsavgifter till en transportör på grund av förseningar och andra trafikstörningar. Avräkning ska enligt utredningens förslag ske när kvalitetsavgifter och skadestånd betalas för samma händelse.

En grundläggande skadeståndsrättslig princip är att ekonomiskt skadestånd inte ska ersätta mer än den uppkomna skadan. I likhet med utredningen anser därför regeringen att ersättning endast bör betalas till den del skadan inte täcks av den kvalitetsavgift som transportören har rätt till för samma händelse. Regeringen delar således inte *Svensk kollektivtrafiks* uppfattning att avräkning inte bör ske därför att skadestånd har ett annat syfte än kvalitetsavgifter. Att kvalitetsavgiften avräknas innebär en tröskel för det föreslagna ersättningsansvaret som gör att det inte aktualiseras vid mindre förseningskostnader för transportören. I praktiken torde det bli aktuellt för en transportör att begära ersättning av infrastrukturförvaltaren först om förseningskostnaderna överstiger kvalitetsavgiften i mer betydande grad. Som utredningen anger bör detta förhållande bidra till en kostnadseffektiv hantering för både transportörerna och infrastrukturförvaltarna.

Förslaget om avräkning påverkar inte de grundläggande förutsättningarna för när kvalitetsavgift respektive föreslagen ersättning ska betalas. Kvalitetsavgifterna regleras i järnvägslagen medan förutsättningarna för ersättningsskyldigheten anges i den föreslagna lagen. Trafikverket har enligt järnvägslagen en skyldighet att rapportera avvikelser i trafik som sker på järnvägsnät där kvalitetsavgifter tillämpas (se 6 kap. 4 a §). Rapporteringen har betydelse för den praktiska hanteringen av avgifterna. Utredningen och ett antal remissinstanser, däribland *Transportstyrelsen*, menar att ett utökat ersättningsansvar förutsätter att Trafikverkets avvikelserapportering fungerar bättre t.ex. när det gäller orsakskodning. Några remissinstanser, t.ex. *SKL*, ifrågasätter också om det är lämpligt att Trafikverket sköter rapporteringen. Regeringen vill för sin del framhålla att rapporteringen inte avgör om ersättning ska betalas i ett enskilt fall. Den frågan får ytterst avgöras i domstol med tillämpning av allmänna bevisregler. Som regeringen ser det har Trafikverkets rapportering därför inte omedelbar betydelse för om infrastrukturförvaltarens ansvar bör utvidgas eller inte. En annan sak är att ersättningsansvaret torde stärka de ekonomiska incitamenten för att samla in och analysera information om trafikstörningar.

För klarhets skull bör det, som utredningen föreslår, införas en uttrycklig bestämmelse om avräkning och den bör vara generell, dvs. avse alla fall då skadestånd aktualiseras för en händelse som berättigat transportören till kvalitetsavgift, både vid transport av resenärer och gods.

Förseningar orsakas förstås inte enbart av fel i infrastrukturen utan t.ex. också av transportörer. VTI anser mot den bakgrunden att infrastrukturförvaltare bör ha möjlighet att få ersättning för kostnader när en transportör orsakar störningar samt att regelverket bör stärka incitamenten för att reducera störningar även i dessa fall. Utredningen lämnar inte något sådant förslag och regeringen anser det tveksamt om det finns behov av att reglera transportörens ansvar för infrastrukturförvaltarens skada utöver vad som anges i CUI.

Som framgått innehåller CUI bestämmelser om transportörens ansvar i förhållande till infrastrukturförvaltaren bl.a. när det gäller saksador. En infrastrukturförvaltare kan alltså, med den tillämpning av CUI som föreslås av regeringen, få ersättning för skador på rälsen eller annan del av infrastrukturen som har orsakats t.ex. av att transportören använt bristfälliga tåg eller vagnar. Däremot omfattar transportörens ansvar gentemot infrastrukturförvaltaren enligt CUI inte ekonomisk skada utan samband med en person- eller sakskada. En sådan skada uppkommer t.ex. för den som är skyldig att betala ersättning för skada som någon annan orsakar. Infrastrukturförvaltarens ansvar enligt CUI är dock begränsat till skador som beror på infrastrukturen. Om en transportör orsakar en försening för en annan transportör och förseningen inte beror på infrastrukturen, har infrastrukturförvaltaren alltså inte något ansvar för förseningskostnaderna enligt CUI. Infrastrukturförvaltaren är heller inte ansvarig för förseningskostnaderna, om förseningen visserligen beror på infrastrukturen men har sin grund i ett annat järnvägsföretags agerande som infrastrukturförvaltaren inte hade kunnat undvika eller förebygga följderna av (artikel 8.2 a.3). Det är mot den bakgrunden svårt att se att infrastrukturförvaltaren skulle ha något mera uttalat behov av att från transportören få ersättning för annat än person- och sakskada. CUI:s ansvarsreglering är i princip tvingande och exklusiv (jfr artiklarna 4 och 19). Infrastrukturförvaltaren och transportörer har emellertid möjlighet att avtala om större ansvar eller ytterligare förpliktelser (se artikel 4). I mån av behov kan parterna alltså avtala om en ersättnings-skyldighet som går längre än CUI.

Som utredningen framhåller verkar transportörer även under andra förhållanden än infrastrukturförvaltarna och har därmed andra incitament att undvika att orsaka förseningar. En transportör som inte sköter underhållet av lok och vagnar och därför drabbas av förseningar kan t.ex. få svårt att behålla och locka till sig nya kunder. Som utredningen framhåller kan bristande underhåll också påverka transportörens försäkringsmöjligheter negativt.

Effekterna av regleringen bör utvärderas

De föreslagna bestämmelserna om infrastrukturförvaltarens ansvar gentemot transportörer avser att stärka järnvägen och ge förutsättningar för fler personresor och godstransporter med tåg bland annat genom de incitamenteffekter för ökad tillförlitlighet i järnvägssystemet som bestämmelserna väntas ge. Det är därför viktigt att säkerställa att regleringen är utformad på ett sätt som stödjer denna målsättning.

Regeringen avser därför att genomföra en utvärdering av bestämmelserna med avseende på om utformningen av regleringen gett de förväntade effekterna. Utvärderingen bör ske efter att bestämmelserna tillämpats under några år när tillräckliga erfarenheter inhämtats för att möjliggöra en stabil analys.

4.7 Infrastrukturförvaltarens ansvar för skada som tillfogats tredje man

Regeringens förslag: Bestämmelserna i den nuvarande järnvägs- trafiklagen om utomobligatoriskt ansvar för person- eller sakskada som har tillfogats tredje man till följd av järnvägs-, tunnelbane- eller spårvägsdrift ska överföras till den nya lagen. Det ska framgå att infrastrukturförvaltaren är den som ansvarar för sådan skada. Ansvaret ska inte omfatta skada som har tillfogats en person eller egendom under transport, skada som har tillfogats ett järnvägs-, tunnelbane- eller spårvägsföretag vid nyttjandet av infrastrukturen eller skada som har tillfogats någon som tillhandahåller järnvägsvagnar som är avsedda att nyttjas för transport. Spårdriftsansvaret ska inte heller gälla vid annan skada, om skadan omfattas av en annan ansvarsbestämmelse i lagen eller i EU:s tågpassagerarförordning, t.ex. skada som infrastrukturförvaltaren eller transportören orsakar den andra partens personal.

I fråga om skada som uppstår på motorfordonssidan till följd av en sammanstötning mellan ett motordrivet fordon och ett spårfordon ska infrastrukturförvaltaren, utöver ansvaret för skada som orsakats av eget vållande, även ansvara för skada som orsakats av vållande av transportören eller dennes personal.

I fråga om preskription av en fordran som grundas på infrastrukturförvaltarens utomobligatoriska ansvar ska bestämmelser om specialpreskription motsvarande dem i den nuvarande järnvägstrafiklagen gälla. Vid återkrav av utgiven trafikskadeersättning ska dock förlängd preskriptionstid gälla.

Utredningens förslag överensstämmer delvis med regeringens (betänkandet s.105–107). Utredningen föreslår inte något undantag från spårdriftsansvaret för sakskada som tillfogats tunnelbane- eller spårvägsföretag. Utredningen föreslår inte heller någon förlängd preskriptionstid vid återkrav av utgiven trafikskadeersättning. Utredningens förslag om specialpreskription innehåller ett uttryckligt undantag för fordringar på grund av brottsliga förfaranden.

Remissinstanserna: Majoriteten av remissinstanserna tillstyrker utredningens förslag eller lämnar dem utan invändning. *Sveriges Kommuner och Landsting* och *Stockholms läns landsting* anser att utredningen inte tillräckligt beaktar de särskilda förhållanden som gäller för spårdrift på tunnelbana, spårväg och fristående regionala järnvägsnät. *Värmlands- trafik* framför liknande synpunkter. *Hovrätten för Västra Sverige* efterlyser en tydligare utformning av det särskilda spårdriftsansvaret i

olika avseenden. *Trafikförsäkringsföreningen* ser ett behov av förlängd preskriptionstid vid återkrav av utgiven trafikskadeersättning.

I det kompletteringsvis remitterade utkastet till lagrådsremiss lämnas förslag om spårdriftsansvarets omfattning och specialpreskription som i allt väsentligt överensstämmer med regeringens. De flesta remissinstanser som har fått tillfälle att yttra sig vid den kompletterande remitteringen tillstyrker förslagen eller lämnar dem utan invändning. *Branschföreningen Tågoperatörerna*, *SJ AB* och *Svensk kollektivtrafik* anser att spårdriftsansvaret är alltför begränsat när det gäller sakskada som tillfogas järnvägsföretag. De framhåller bl.a. att infrastrukturförvaltarens starka ställning i förhållande till järnvägsföretagen motiverar ett lagfäst ansvar också för vissa saksador som tillfogas järnvägsföretag. *Transportstyrelsen* har vissa språkliga synpunkter.

Skälen för regeringens förslag

Nuvarande bestämmelser om järnvägens ansvar för skada som tillfogats tredje man

Som framgått innehåller COTIF 1999 bestämmelser om transportörens ansvar om en resenär eller lastägare orsakas person- eller sakskada. I CUI regleras även infrastrukturförvaltarens och transportörens ansvar för person- eller sakskada som den ena parten orsakat den andra partens personal. Däremot innehåller den internationella regleringen inte bestämmelser om ansvar för skada som tillfogats någon som inte har en avtalsrelation med transportören eller infrastrukturförvaltaren, t.ex. en person som skadas vid kollision med ett tåg. Sedan lång tid tillbaka regleras det utomobligatoriska ansvaret genom särskilda bestämmelser om s.k. spårdriftsansvar.

Enligt 1985 års järnvägstrafiklag är det ”järnvägen” som ansvarar för skada som har tillfogats en tredje man. Med järnvägen avses i detta sammanhang innehavaren av spåransläggningen, normalt ägaren av den. Vid tidpunkten för bestämmelsens tillkomst var det dock i huvudsak ett och samma rättssubjekt som var innehavare av spåransläggningen och som bedrev trafik på anläggningen (se prop. 1983/84:117 s. 82 f.).

Järnvägen ansvarar för person- eller sakskada som har tillfogats tredje man till följd av spårdrift på järnväg, tunnelbana eller spårväg. Även skada som tillfogats järnvägens egna anställda (innefattande personal som tjänstgör ombord på ett tåg) till följd av spårdriften omfattas av ansvaret. Med uttrycket spårdrift avses i huvudsak spårfordonens förflyttning på banan och verksamhet som har ett omedelbart samband med förflyttningen, t.ex. skötsel av signalanordningar, växlar och fordon som finns på banan (omfattningen av spårdriftsansvaret behandlas mer utförligt i författningskommentaren till 17 § i förslaget till järnvägstrafiklag).

Järnvägens ansvar för skada till följd av spårdriften är strikt, dvs. det gäller oberoende av uppsåt eller oaktsamhet på järnvägens sida. Ansvaret gäller t.ex. även för det fall skadan har orsakats av transportören. Ansvarsfrihet föreligger endast i vissa undantagssituationer: om skadan har orsakats av en omständighet som inte kan hänföras till själva spårdriften (t.ex. en naturhändelse eller ett sabotage) och som järnvägen inte hade kunnat undvika eller förebygga följderna av även om den hade

vidtagit alla åtgärder som rimligen hade kunnat krävas. Undantag från det strikta ansvaret gäller dock vid person- eller sakskada som har uppstått till följd av en sammanstötning mellan ett tåg eller en spårvagn och ett motordrivet fordon. För att järnvägen ska ansvara för skada som har tillfogats en person i fordonet eller skada på fordonet krävs i vissa fall att järnvägen har vållat skadan. (Ansvaret vid sammanstötning med motordrivet fordon behandlas vidare nedan.)

I fråga om vilken ersättning som ska utgå, ersättningens storlek och jämkning av skadestånd m.m. tillämpas i huvudsak de allmänna bestämmelserna i skadeståndslagen (1972:207). I fråga om skada på betesdjur och sakskada till följd av sammanstötning med ett motortrafikfordon gäller dock vissa särskilda bestämmelser om jämkning på grund av medvållande.

Nuvarande bestämmelser om spårdriftsansvaret bör i huvudsak föras över till den nya lagen

Eftersom COTIF 1999 inte innehåller bestämmelser om ansvar för skada som tillfogats tredje man, behövs särskilda bestämmelser om detta i den nya järnvägstrafiklagen. Utredningens förslag är att de nuvarande bestämmelserna om spårdriftsansvar ska föras över till den nya lagen med några justeringar. Regeringen delar den uppfattningen.

Enligt nuvarande bestämmelse är det innehavaren av spåranläggningen som ansvarar för skador till följd av spårdriften. Det är därför naturligt att, som utredningen föreslår, ansvaret kanaliseras till infrastrukturförvaltaren även enligt den nya lagen. För den skadelidande innebär det att det även fortsättningsvis blir enkelt att avgöra till vem han eller hon kan vända sig med krav på ersättning och att den ersättningsansvarige normalt har ekonomiska förutsättningar att fullt ut ersätta den skadelidande.

Sveriges Kommuner och Landsting och Stockholms läns landsting anser att de skäl som utredningen anför för att lägga ansvaret på infrastrukturförvaltaren gör sig gällande i fråga om statligt ägda spår som trafikeras av flera operatörer i konkurrens, men att det saknas analys angående effekterna för tunnelbana, spårväg och fristående regionala järnvägsnät. Även *Värmlandstrafik* efterlyser ytterligare analys av effekterna i regional kollektivtrafik. Som framgått innebär dock ett utpekande av infrastrukturförvaltaren som ansvarig inte någon saklig förändring i förhållande till gällande rätt. Att infrastrukturförvaltaren ansvarar i förhållande till den skadelidande hindrar inte heller att det slutliga ansvaret avtalsvis regleras mellan infrastrukturförvaltaren och transportören. Det förhållandet att bl.a. tunnelbane- eller spårvägstrafik organiseras på ett annat sätt än järnvägstrafik på det allmänna järnvägsnätet bör därför inte medföra att ansvaret regleras på annat sätt.

Transportstyrelsen anser att termen infrastrukturförvaltare är knuten till järnväg och inte bör användas i förhållande till tunnelbana och spårväg. Enligt regeringens mening är det dock av större betydelse att ansvaret för spårdriften är utformat på samma sätt oavsett om det är fråga om järnväg, tunnelbana eller spårväg. För att beteckna den ansvarige bör därför samma term användas.

Det är naturligt att spårdriftsansvaret även fortsättningsvis är geografiskt avgränsat till att gälla på bana inom Sverige. För närvarande

gäller ansvaret också på svensk tågfarja i utlandet. Utredningen föreslår inte att spårdriftsansvaret fortsatt ska gälla ombord på svensk tågfarja och det gör inte heller 2001 års järnvägsutredning (SOU 2004:92 s. 208, 209 och 255). Järnvägsutredningens förslag grundas på att anläggningar ombord på en tågfarja inte anses utgöra järnvägsinfrastruktur enligt järnvägslagen och att ansvarsbestämmelser i sjölagen (1994:1009) eller allmänna skadeståndsbestämmelser kan tillämpas om tredje man tillfogas skada ombord på en tågfarja. Även regeringen anser att de sjörättsliga och allmänna ansvarsbestämmelserna får anses innebära ett tillräckligt ekonomiskt skydd i dessa fall. Vid passagerartransport till sjöss är t.ex. transportören ansvarig för personskada som drabbar en passagerare, om inte transportören kan visa att skadan inte har vållats av transportören eller någon som transportören ansvarar för (15 kap. 19 och 22 §§ sjölagen). De skäl som ligger till grund för det särskilda spårdriftsansvaret gör sig inte heller gällande med någon större styrka vid skada ombord på en tågfarja. I enlighet med utredningarnas förslag bör således spårdriftsansvaret gälla endast på bana inom Sverige.

Spårdriftsansvarets utformning bör anpassas till de nya förhållandena på järnvägsområdet

Spårdriftsansvaret bör, i likhet med vad som nu gäller, i princip vara subsidiärt i förhållande till lagens bestämmelser om ansvar i avtalsförhållanden. Det innebär att spårdriftsansvaret även fortsättningsvis blir tillämpligt vid skada som tillfogats en tredje man men också på skada som infrastrukturförvaltaren eller transportören har orsakat sin egen personal. Ansvaret torde ha sin största betydelse då tredje man skadas. Vid skador på den egna personalen finns i större utsträckning andra möjligheter till ersättning. I några avseenden bör spårdriftsansvarets utformning anpassas till utvecklingen på området och till den nya lagens tillämpningsområde.

Utgångspunkten bör alltså även i den nya lagen vara att en person eller sakskada som omfattas av de ansvarsbestämmelser som gäller vid avtal om person- eller godstransport inte ska omfattas av spårdriftsansvaret. Ansvaret för persontransporter på järnväg regleras numera till helt övervägande del i EU:s tågpassagerarförordning och förordningen föreslås i aktuella delar tillämpas också på resor med tunnelbana och spårväg. Transportörens ansvar motsvarar i stort vad som gäller enligt nuvarande ordning. Spårdriftsansvaret bör därför utformas så att person- och sakskada som tillfogats en resenär under resan inte omfattas.

Den nya lagen föreslås också reglera transportörens ansvar vid inrikes godstransport och godstransport till länder som är medlemmar i OTIF, men däremot inte till andra länder. I 1985 års järnvägstrafik regleras transportörens ansvar även vid transporter till sådana tredjeländer till den del transporten sker inom Sverige. I detta avseende är ansvarsregleringen i den nya lagen alltså mera begränsad. Det framstår inte som motiverat att en infrastrukturförvaltare ska ersätta t.ex. skador på lasten vid en godstransport till ett tredjeland enligt andra förutsättningar än vad som gäller inom skadeståndsrätten i allmänhet. Spårdriftsansvarets omfattning bör därför anpassas så att det inte i något fall omfattar egendom under transport.

Vidare innebär den uppdelning av verksamheten som har skett mellan infrastrukturförvaltare och transportörer och den anknytande ansvarsreglering som nu föreslås gälla inom ramen för sådana avtalsförhållanden att det finns ett behov av att klargöra spårdriftsansvarets omfattning i förhållande till transportörerna. Den avgränsning som följer av att ansvaret endast gäller skada till följd av spårdrift framstår i detta avseende som otillräcklig. Som nämnts är spårdriftsansvaret i dag subsidiärt till lagens bestämmelser om ansvar i avtalsförhållanden. Det framstår därför som naturligt att det ansvar för sakskada som gäller mellan infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag enligt den föreslagna tillämpningen av CUI inte ska omfattas av spårdriftsansvaret. Infrastrukturförvaltarens ansvar enligt CUI omfattar sakskada som har orsakats ett järnvägsföretag vid nyttjandet av infrastrukturen för att utföra en gods- eller persontransport. Bestämmelserna i CUI är dock inte tillämpliga om skadan har orsakats av ett annat järnvägsföretag och inte hellre om det skadelidande järnvägsföretaget har utnyttjat infrastrukturen för annat ändamål än passagerar- eller godstransport. I sin nuvarande utformning skulle spårdriftsansvaret kunna omfatta även sådan sakskada.

Branschföreningen Tågoperatörerna och *SJ AB* anser att infrastrukturförvaltarens strikta spårdriftsansvar bör gälla för sådan sakskada för järnvägsföretag som orsakas av infrastrukturen och inte ersätts enligt CUI. Remissinstanserna framhåller bl.a. att vanligt förekommande skador som beror på infrastrukturen annars inte omfattas av ansvaret och att infrastrukturförvaltarens starka ställning medför att det kan vara svårt att genom avtal få till stånd en tillfredsställande ansvarsreglering i dessa fall. Även *Svensk kollektivtrafik* framför liknande synpunkter.

Regeringen vill för sin del framhålla att ansvaret enligt CUI inte är begränsat till skada som inträffar under själva passagerar- eller godstransporten, utan även omfattar skada som inträffar t.ex. när ett tåg förbereds för en sådan transport eller körs till bangården efter en sådan transport. Det framstår dock som tveksamt om det nuvarande spårdriftsansvaret verkligen omfattar andra skadefall. Som utredningen framhåller var "järnvägen" i huvudsak ett och samma ansvarssubjekt när spårdriftsansvaret infördes i dess nuvarande form och det torde inte heller ha varit avsikten att reglera förhållandet mellan infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag (se prop. 1983/84:117 s. 81 f. och 214 f.). De skyddsintressen som ligger till grund för infrastrukturförvaltarens strikta ansvar gör sig inte heller gällande på samma sätt i dessa fall. Ett särskilt ansvar för infrastrukturförvaltare i denna del skulle dessutom avvika från den grundläggande ansvarsfördelning mellan järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare som följer av CUI. Den bygger på att järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare har ett ömsesidigt ansvar i förhållande till varandra när det gäller sakskada. Regeringen delar av dessa skäl utredningens bedömning att infrastrukturförvaltarens särskilda ansvar för sakskada som har tillfogats ett järnvägsföretag uttryckligen bör begränsas. Utredningen föreslår att spårdriftsansvaret inte ska gälla i förhållande till järnvägsföretag. Avgränsningen bör, som *Hovrätten för Västra Sverige* föreslår, ges en annan utformning. Den bör i stället knyta an till transportverksamheten, dvs. utesluta skada som järnvägsföretaget har tillfogats vid användning av infrastrukturen. En sådan begränsning hindrar

givetvis inte järnvägsföretaget från att kräva ersättning enligt allmänna skadeståndsregler eller med stöd av avtal.

När det gäller tunnelbane- och spårvägsföretag föreslår utredningen inte något undantag från infrastrukturförvaltarens spårdriftsansvar. Som framgått är det dock tveksamt om det nuvarande spårdriftsansvaret omfattar sakskada som har orsakats ett tunnelbane- eller spårvägsföretag. Det är också svårt att motivera en annan ordning än den som gäller för järnvägstrafiken, eftersom de skyddsintressen som ligger till grund för det strikta spårdriftsansvaret knappast gör sig gällande i större utsträckning när det gäller tunnelbane- och spårvägsföretag. Infrastrukturförvaltarens särskilda ansvar för sakskada som tillfogas sådana företag bör därför begränsas på samma sätt som för järnvägsföretag. I praktiken torde emellertid en sådan begränsning ha mindre betydelse. *Svensk kollektivtrafik* påpekar att det kan förekomma att olika tunnelbane- och spårvägsföretag trafikerar samma bana eller att skötsel av infrastrukturen och driften av transportverksamheten är uppdelad på olika aktörer. Detta torde dock i regel inte vara fallet. För tunnelbana och spårväg finns t.ex. inte något krav på uppdelning i fråga om infrastruktur och transporter som motsvarar det krav som gäller på järnvägsområdet.

Till skillnad från 1985 års järnvägstrafiklag föreslås den nya lagen reglera också avtal om nyttjande av järnvägsvagnar. Den föreslagna tillämpningen av CUV ger bl.a. den som tillhandahåller järnvägsvagnar rätt till ersättning i vissa fall för skada på eller förlust av en vagn. Spårdriftsansvaret bör vara subsidiärt till detta ansvar. Den ansvarsregleringen gäller endast uthyrning för att utföra en inrikes transport eller en transport som omfattas av COTIF 1999. Den som tillhandahåller vagnar bör inte heller kunna åberopa infrastrukturförvaltarens spårdriftsansvar när en uthyrd vagn används för annan transport. Spårdriftsansvaret bör utformas i enlighet med detta.

När det slutligen gäller spårdriftsansvarets omfattning i förhållande till järnvägsanställda och annan personal är det naturligt att utgå ifrån att ansvaret inte bör omfatta skador som regleras genom den tillämpning av CUI som nu föreslås. Det innebär att ansvaret för skada som infrastrukturförvaltaren eller transportören har orsakat den andra partens personal regleras av CUI och undantas från spårdriftsansvaret. I övrigt bör, som utredningen föreslår, spårdriftsansvaret även fortsättningsvis omfatta person- eller sakskada som infrastrukturförvaltaren eller transportören har orsakat den egna personalen eller annan personal som tjänstgör ombord på tåg, t.ex. en tulltjänsteman.

Särskilt om infrastrukturförvaltarens ansvar vid sammanstötning med motordrivet fordon

Från järnvägens strikta ansvar görs undantag för person- och sakskada som till följd av spårdriften uppkommer på motorfordonssidan. De situationer som undantaget framför allt tar sikte på är sammanstötningar mellan motordrivna fordon, t.ex. en bil eller buss, och spårfordon i s.k. plankorsningar. Om skadan har orsakats genom någon brist i en anordning som är av betydelse för järnvägsdriften, t.ex. en vägbom eller varningssignaler, har järnvägen ett strikt ansvar på samma sätt som beträffande andra skador till följd av spårdriften. Om skadan har orsakats

genom någon annan omständighet, ansvarar järnvägen endast om skadan har orsakats genom fel eller försummelse på järnvägens sida, t.ex. av någon anställd eller någon annan som har anlitats för järnvägsdriften. Bestämmelsen får anses innebära att innehavaren av spåranläggningen ansvarar för fel eller försummelse på det trafikerande företagens (transportörens) sida. Undantaget gäller inte bara järnväg utan också tunnelbana och spårväg. I fråga om tunnelbanor får det dock antas sakna egentlig betydelse.

Undantaget från det strikta ansvaret har utformats för att överensstämma med reglerna om trafikskadeersättning i trafikskadelagen (1975:1410). Om föraren av det motordrivna fordonet eller passagerare i detta skadas, betalas ersättning från trafikförsäkringen oberoende av vållande (på objektiv grund). Avsikten är att sådan skada i första hand ska ersättas genom trafikförsäkringen och inte av järnvägen; järnvägens ansvar inskränks till de fall då skadan beror på fel eller försummelse.

Om ett spårfordon kolliderar med ett motordrivet fordon, har transportören ett i princip strikt ansvar för personskador och skador på resgodis som tillfogas resenärerna. För sådana skador på spårsidan betalas trafikskadeersättning endast om vållande föreligger på motorfordonssidan (11 § tredje stycket trafikskadelagen). Som utgångspunkt gäller alltså att spårsidan och motorfordonssidan svarar för skada på motsidan endast om skadan beror på vårdslöshet.

Vid fördelning av kostnader mellan motorfordonssidan och spårsidan i de fall ersättning kan krävas från båda får vållandefrågan betydelse. Om trafikskadeersättning har betalats för en skada, kan ersättningen krävas åter om spårsidan ansvarar enligt järnvägstrafiklagen (20 § tredje stycket trafikskadelagen). Vid skada på motorfordonssidan aktualiseras därför återkrav bl.a. vid fel eller försummelse på spårsidan. Vållande har också betydelse för i vilken omfattning trafikskadeersättning får krävas åter (20 § tredje stycket trafikskadelagen). Vållande kan dessutom beaktas vid jämkning av ersättning både enligt 1985 års järnvägstrafiklag och trafikskadelagen.

Regeringen delar utredningens uppfattning att de särskilda bestämmelserna om ansvaret vid sammanstötning mellan spårfordon och motorfordon i huvudsak bör föras över till den nya lagen. Som konstateras bör infrastrukturförvaltaren ersätta järnvägen som ansvarigt rättssubjekt för skada som har tillfogats tredje man. Till följd av den uppdelning som skett på järnvägsområdet mellan infrastrukturförvaltare och transportörer räcker det inte att infrastrukturförvaltaren ansvarar endast vid eget vållande. För att bestämmelsen ska ha samma innebörd som tidigare behöver det anges att infrastrukturförvaltaren även ansvarar vid vållande på transportörens sida. I detta avseende bör utredningens förslag alltså förtydligas. En sådan ordning hindrar inte att den slutliga fördelningen mellan infrastrukturförvaltaren och transportören regleras avtalsvis, t.ex. i trafikeringsavtalet.

Förhållandet till allmänna skadeståndsbestämmelser

En särskild fråga är om allmänna bestämmelser om skadestånd ska få tillämpas i konkurrens med det särskilda spårdriftsansvaret. 1985 års järnvägstrafiklag hindrar inte att skadeståndsanspråk framställs på annan

grund, t.ex. med stöd av allmänna bestämmelser om skadeståndsansvar, men föreskriver samtidigt att järnvägen då får åberopa de särskilda förutsättningar och begränsningar som följer av lagen (1 kap. 8 §). Bestämmelserna motsvarar vad som gäller för internationella transporter och motiveras bl.a. av att transporträtten innehåller regler om beloppsbegränsning och särskilda beräkningsgrunder för skada i vissa fall (jfr prop. 1983/84:119 s. 112 och 115). Dessa begränsningsregler innebär t.ex. att en godskund själv kan få bära en del av sin skada även om transportören i princip är ersättningsskyldig. En möjlighet att få full ersättning skulle då kunna vara att väcka talan mot anställda och andra medhjälpare, som järnvägen svarar för. Detta förhindras emellertid av särskilda bestämmelser som innebär att de begränsningar som gäller i förhållande till järnvägen också får åberopas i dessa fall (1 kap. 9 §). Motsvarade reglering finns i COTIF 1999. I avsnitt 4.1 görs bedömningen att bestämmelserna i 1985 års järnvägstrafiklag inte bör föras över till den del frågan regleras där.

De aktuella bestämmelserna i 1985 års lag är gemensamma för hela lagen och gäller således även för det särskilda spårdriftsansvaret. I förhållande till den rent transporträttsliga regleringen finns emellertid skillnader. Bestämmelserna har i denna del inte sin grund i någon internationell överenskommelse. De har inte heller betydelse för att förhindra kringgående av de särskilda beräknings- och begränsningsreglerna, eftersom dessa inte gäller för spårdriftsansvaret. Deras betydelse ligger i stället i att järnvägen ges möjlighet att åberopa lagens bestämmelser om specialpreskription även då anspråk framställs med stöd av allmänna skadeståndsregler. Skälen för att utesluta tillämpningen av allmänna bestämmelser är mot denna bakgrund inte lika starka i fråga om spårdriftsansvaret. I det följande föreslås att specialpreskription även fortsättningsvis ska gälla i fråga om fordringar som har sin grund i det särskilda spårdriftsansvaret. I lagrådsremissen föreslogs även att bestämmelsen som begränsar en skadelidandes möjligheter att inom den allmänna preskriptionstiden kräva ersättning av järnvägen med stöd av allmänna skadeståndsregler skulle föras över till den nya lagen, även om det inte ansågs självklart att specialpreskriptionen skulle omfatta fordringar som har uppkommit med stöd av en bestämmelse i annan lag.

Lagrådet anser att frågan bör bli föremål för ytterligare överväganden och förordar att den aktuella bestämmelsen inte nu tas in i lagen. Lagrådet framhåller att det brukar anses att det ska krävas beaktansvärda skäl för att i speciallagstiftning begränsa en skadelidandes möjlighet att vända sig mot skadegöraren med stöd av det grundläggande skadeståndsrättsliga ansvaret. Av betydelse är enligt Lagrådet bl.a. att kostnader för att ersätta en skada som har sin grund i vållande så långt som möjligt bör hamna hos skadegöraren och att det utomobligatoriska ansvaret inte sällan aktualiserar komplicerade frågor. Lagrådet lyfter i fråga om den nya lagen bl.a. fram att det i dag finns skäl att göra en annan bedömning av möjligheterna att göra gällande anspråk med stöd av allmänna skadeståndsbestämmelser än vid tillkomsten av 1985 års järnvägstrafiklag. Enligt Lagrådet är det tveksamt om det som föreslås i lagrådsremissen med dagens synsätt i tillräcklig grad tar hänsyn till de skadelidandes intressen. Lagrådet anser t.ex. att det kan framstå som alltför långtgående om skadelidande vid en större tågolycka skulle förlora all

rätt till ersättning redan efter tre år. Lagrådet pekar också på att infrastrukturförvaltarens ansvar i denna del skiljer sig från det som järnvägen har enligt den nuvarande järnvägstrafiklagen.

Regeringen instämmer i Lagrådets synpunkter. Samhällsutvecklingen har medfört att det finns anledning att i större utsträckning ta hänsyn till den skadelidandes intressen än tidigare. När det gäller det särskilda spårdriftsansvaret finns det mot den bakgrunden inte skäl att i den nya lagen på samma sätt som i dag begränsa en skadelidandes möjligheter att kräva skadestånd med stöd av allmänna regler efter det att tiden för specialpreskription har gått ut. Som Lagrådet förordar bör den aktuella bestämmelsen alltså inte föras över till den nya lagen.

Preskription av tredje mans fordran på ersättning

I 1985 års järnvägstrafiklag finns särskilda bestämmelser om preskription som tillämpas i stället för de allmänna bestämmelserna i preskriptionslagen (1981:130). Bestämmelserna gäller såväl fordran på ersättning i ett avtalsförhållande, t.ex. en resenärs fordran på ersättning för skada som har tillfogats honom eller henne under resan, som tredje mans fordran på ersättning. Genom att det i denna proposition föreslås att det som föreskrivs i bihangen till COTIF 1999 i stor utsträckning ska tillämpas i den inrikes trafiken kommer preskription av fordringar i avtalsförhållanden att regleras av bestämmelser i bihangen. När det gäller utomobligatoriska fordringar föreslår utredningen att nuvarande bestämmelser om preskription förs över till den nya lagen. Det innebär en preskriptionstid om tre år från den händelse som orsakade skadan för såväl fordringar på grund av personskada som fordringar på grund av sakskada. Om den skadade personen avlider, är dock preskriptionstiden tre år från dödsfallet, men talan får inte väckas senare än fem år från olyckan som ledde till dödsfallet. Förslaget innebär också att de allmänna preskriptionsbestämmelserna skulle gälla för en fordran som görs gällande mot någon på grund av dennes brottsliga förfarande. I lagrådsremissen delade regeringens utredningens uppfattning, utom såvitt gällde bestämmelsen avseende brottsligt förfarande.

Lagrådet anser dock att ett undantag för brottsligt förfarande bör övervägas och anför bl.a. att det vore anmärkningsvärt om infrastrukturförvaltaren skulle ha rätt att enligt den nya lagen försvara sig mot krav från tredje man med reglerna om specialpreskription också när en anställd hos förvaltaren genom ett brottsligt förfarande som sker i tjänsten och rör driften orsakar tredje man skador.

Regeringen delar i princip Lagrådets uppfattning att infrastrukturförvaltaren inte ska kunna freda sig med hänvisning till den kortare preskriptionstiden i sådana fall. I linje med regeringens ställningstagande ovan är det naturligt att även i denna fråga i högre utsträckning beakta den skadelidandes intresse och tillämpa en längre preskriptionstid. Detta kan dock åstadkommas utan uttrycklig reglering i den nya lagen. Regeringen föreslår ovan att det vid sidan av det särskilda spårdriftsansvaret också ska vara möjligt att göra gällande anspråk mot infrastrukturförvaltaren med stöd av de allmänna skadeståndsbestämmelserna och inom ramen för de allmänna bestämmelserna om preskription, t.ex. med stöd av bestämmelserna om principalansvar. Till följd av att denna

möjlighet står öppen har det blivit överflödigt att i den nya lagen särskilt reglera frågan om preskription vid brottsligt förfarande. Prop. 2017/18:62

En förlängd preskriptionsfrist bör gälla vid återkrav enligt trafikskadelagen

Om trafikskadeersättning har betalats för en skada som infrastrukturförvaltaren svarar för enligt järnvägstrafiklagen, får ersättning återkrävas enligt trafikskadelagen (20 § tredje stycket). För sådana återkrav gäller de nu föreslagna speciella preskriptionsreglerna (jfr prop. 2012/13:168 s. 49). För anspråk på trafikskadeersättning gäller en betydligt längre preskriptionstid, normalt 10 år från skadehändelsen. *Trafikförsäkringsföreningen* framhåller att de skilda preskriptionstiderna medför en risk för att trafikförsäkringsgivaren inte har möjlighet att tillvarata sin rätt innan återkravet preskriberas och ser ett behov av en särskild förlängning av preskriptionsfristen i dessa fall.

I trafikskadelagen finns en särskild bestämmelse om förlängd preskriptionstid vid återkrav mellan försäkringsgivare, som innebär att fristen för att väcka en sådan talan alltid är minst ett år från den betalning som grundar återkravet (31 § tredje stycket). Bestämmelsen tillkom i anslutning till att preskriptionsfristen i trafikskadelagen ändrades (se prop. 2012/13:168). Tidigare gällde som utgångspunkt att preskription inträdde tre år från det att den som vill ha ersättning fick kännedom om fordringen. Dessutom gällde en yttersta preskriptionstid på tio från det att fordringen tidigast hade kunnat göras gällande.

Den nuvarande utformningen av preskriptionsfristen i trafikskadelagen kan försvåra möjligheterna till återkrav på järnvägsområdet. En förlängd tidsfrist bör därför införas också vid återkrav mot infrastrukturförvaltare. Fristens längd bör motsvara vad som gäller enligt trafikskadelagen, nämligen ett år räknat från betalningstillfället.

4.8 Generella bestämmelser

Regeringens förslag: Bestämmelserna i lagen om internationell järnvägstrafik om ansvarsbegränsning för personskada, om särskilda dragningsrätter och om beslut om sakkunnig ska överföras till den nya lagen. De ska tillämpas också på inrikes trafik.

Utredningens förslag överensstämmer i sak med regeringens.

Remissinstanserna tillstyrker förslagen eller lämnar dem utan invändning (betänkandet s. 91–93).

Skälen för regeringens förslag: Vid ansvar för skador enligt COTIF 1999 finns ett antal begränsningsbelopp. Begränsningsbeloppen anges i regel i särskilda beräkningenheter som motsvarar de särskilda dragningsrätter (SDR) som används av Internationella valutafonden. Bestämmelser om beräkningenheter finns i grundfördraget (artikel 9) och inkorporeras i lagen om internationell järnvägstrafik. Dessa bestämmelser bör överföras till den nya lagen. Bestämmelserna bör tillämpas i den utsträckning som de anknyttande bestämmelserna om begränsningsbelopp tillämpas.

Om en person dödas eller skadas, kan ersättning utges enligt CIV och CUI bl.a. för inkomstförlust och underhåll till efterlevande. Ersättningens storlek bestäms i nationell rätt, men maximibeloppet får beträffande dessa skador inte understiga 175 000 SDR (artikel 30.2 i CIV och artikel 14.2 i CUI). I lagen om internationell järnvägstrafik har motsvarande begränsningsbelopp bestämts till 400 000 SDR (3 §). Beloppsbegränsningen gäller även vid internationella transporter enligt EU:s tågpassagerarförordning. Ersättningsskyldigheten för personskador enligt 1985 års järnvägstrafiklag är obegränsad (2 kap. 5 § jämfört med 5 kap. och 6 kap. 1 och 3 §§ skadeståndslagen). Någon motsvarande begränsning gäller inte heller vid inrikes trafik som omfattas av förordningen.

Begränsningsregeln i lagen om internationell järnvägstrafik bör överföras till den nya lagen. Som skäl för att införa regeln anfördes i förarbetena bl.a. att en regel om ansvarsbegränsning skulle underlätta för försäkringsgivarna att beräkna riskerna vid transportörens ersättningsansvar samt att begränsningsbeloppet motsvarar vad som gäller enligt Atenkonventionen om passagerartransporter till sjöss (prop. 2014/15:58 s. 31). Dessa skäl gör sig enligt regeringens mening gällande också för inrikes transporter. I likhet med utredningen anser regeringen därför att det inte finns anledning att i denna del avvika från utgångspunkten att regelverket ska vara enhetligt.

En transportör är enligt CIV och CIM samt EU:s tågpassagerarförordning i vissa fall skyldig att upprätta en rapport om skada på gods och annan egendom som har transporterats. Om den som har rätt till egendomen inte accepterar redogörelsen, kan han eller hon begära att riktigheten i vissa delar prövas av en sakkunnig. En sakkunnig kan utses direkt av parterna. Om de inte kan enas, ska den som äger egendomen ha möjlighet att vända sig till domstol för att få en sakkunnig förordnad (artikel 54 i CIV, artikel 42 i CIM samt artikel 54 i bilagan till EU:s tågpassagerarförordning). I lagen om internationell järnvägstrafik finns en bestämmelse om förfarandet i sådana fall som omfattas av CIV och CIM (7 §). En sådan bestämmelse bör finnas även i den nya lagen och bör omfatta även inrikes godstransporter samt persontransporter där CIV tillämpas enligt EU:s tågpassagerarförordning.

När det gäller den lagtekniska utformningen bör hänvisningarna till bestämmelserna i EU:s tågpassagerarförordning i dessa fall vara statisk, dvs. avse en viss angiven lydelse. Denna hänvisningsteknik bör väljas eftersom ändringar i förordningen kan föranleda behov av överväganden av lagstiftaren om huruvida regleringen behöver ändras.

Regeringens förslag: Den nya järnvägstrafiklagen och lagändringarna ska träda i kraft den 1 juli 2018. Ändringarna i bilagan till den nya lagen ska dock träda i kraft den dag som regeringen bestämmer. De ska kunna träda i kraft vid olika tidpunkter. Den nya lagen ska ersätta nuvarande järnvägstrafiklag och lagen om internationell järnvägstrafik.

För avtal om nyttjande av infrastruktur i järnvägstrafik som har ingåtts före ikraftträdandet ska den nya lagen gälla för en skadehändelse som har inträffat efter ikraftträdandet.

Utredningens förslag överensstämmer delvis med regeringens. Utredningen föreslår att bestämmelserna ska träda i kraft den 1 juli 2016. Det föreslås särskilda övergångsbestämmelser i fråga om vissa gods- och persontransporter samt beträffande skadehändelser som omfattas av det särskilda spårdriftsansvaret (betänkandet s. 137 och 138).

Remissinstanserna: Majoriteten av remissinstanserna tillstyrker förslagen eller lämnar dem utan invändning. *Trafikverket* anser emellertid att tiden för anpassning är alltför kort, åtminstone när det gäller förslaget om utökat ansvar för infrastrukturförvaltaren för kostnader vid förseningar i inrikes trafik.

Skälen för regeringens förslag: 1985 års järnvägstrafiklag är delvis föråldrad. Sedan lagens tillkomst har t.ex. skötseln av infrastrukturen och driften av transportverksamheten delats upp på olika juridiska personer, transportörer och infrastrukturförvaltare. Det är därför angeläget att den nya lagen träder i kraft så snart som möjligt. Samtidigt är det som *Trafikverket* framhåller viktigt att infrastrukturförvaltare och andra som berörs av de nya bestämmelserna ges en rimlig tid för nödvändiga anpassningar. Den nya lagen bör mot denna bakgrund träda i kraft den 1 juli 2018. Lagen ersätter 1985 års järnvägstrafiklag och lagen om internationell järnvägstrafik. De äldre lagarna bör upphävas när den nya lagen träder i kraft. I samband med detta bör också ändringar som ännu inte har trätt i kraft i dessa lagar utgå.

På civilrättsområdet är huvudregeln att en ny lag bara tillämpas på avtal ingångna efter lagens ikraftträdande. I lagstiftningen på järnvägsområdet förekommer övergångsbestämmelser som innebär att äldre bestämmelser tillämpas på en transport som har påbörjats före ikraftträdandet. Utredningen föreslår en bestämmelse av detta slag. Det kan finnas anledning att låta transporten vara avgörande för tillämpningen av nya regler, t.ex. om dessa ger resenärer ett bättre skydd vid en skadehändelse. Samtidigt kan en sådan tillämpning, om den avser avtal under längre tidsperioder, medföra en retroaktiv tillämpning vilket av principiella skäl helst bör undvikas. I förevarande fall finns i grunden stora likheter mellan de äldre bestämmelserna för transporter och de som nu föreslås. Detta gäller i synnerhet som den nya lagen inte påverkar ansvaret vid persontransporter som omfattas av EU:s tågpassagerarförordning och inte heller innebär någon förändring för övriga transporter som omfattas av COTIF 1999. Enligt regeringens mening finns därför inte några vägande skäl för att i fråga om gods- och persontransporter

avvika från huvudregeln att ny lag bara bör tillämpas på avtal ingångna efter lagens ikraftträdande.

När det gäller avtal om nyttjande av vagnar i järnvägstrafik är det naturligt att tidpunkten för avtalets ingående bör avgöra när de nya bestämmelserna ska tillämpas. Detta bör gälla fullt ut för CUV:s bestämmelser om avtal om nyttjande av vagnar i järnvägstrafik, som i stor utsträckning är dispositiva.

Till skillnad från bestämmelserna om avtal om nyttjande av vagnar i järnvägstrafik är bestämmelserna i CUI om nyttjande av infrastruktur i stor utsträckning tvingande. I denna del finns därför ett annat intresse av att de nya bestämmelserna får genomslag. Utgångspunkten bör ändå vara densamma som för avtal om nyttjande av vagnar i järnvägstrafik. I fråga om ansvar för skada finns emellertid anledning att överväga om avtalet ensamt bör avgöra när de nya bestämmelserna ska tillämpas. Det finns här ett tydligt intresse av att den ansvarsreglering som följer av CUI snabbt får genomslag. I propositionen föreslås också att vissa skador ska regleras genom infrastrukturförvaltarens ansvar enligt CUI i stället för det särskilda spårdriftsansvaret. En sådan övergång bör ske vid samma tidpunkt. Mot denna bakgrund bör de nya bestämmelserna tillämpas på en skadehändelse som har inträffat efter ikraftträdandet även om avtalet har ingåtts före ikraftträdandet. En övergångsbestämmelse av denna innebörd bör tas in i den nya lagen.

När det gäller det särskilda spårdriftsansvaret delar regeringen utredningens uppfattning om att de nya bestämmelserna endast bör tillämpas på skadehändelser som har inträffat efter ikraftträdandet. Eftersom detta följer av allmänna skadeståndsrättsliga principer behövs dock inte någon särskild övergångsbestämmelse i denna del.

I andra lagar finns bestämmelser som hänvisar till 1985 års järnvägstrafiklag och lagen om internationell järnvägstrafik eller som annars påverkas av att lagarna upphävs. Följdändringar bör därför göras i lagen (1974:610) om inrikes vägtransporter, trafikskadelagen, lagen (1992:1672) om paketresor samt järnvägslagen. I trafikskadelagen bör också en anpassning ske till de termer som används i den nya lagen. Vidare bör ändringar göras i lagen om paketresor så att hänvisningar till vissa EU-förordningar blir statiska, dvs. avse en viss angiven lydelse. Denna hänvisningsteknik bör väljas eftersom ändringar i förordningarna kan föranleda behov av överväganden av lagstiftaren om huruvida regleringen behöver ändras. Dessa lagändringar liksom den ändring i lagen om kollektivtrafikresenärers rättigheter som föreslås i avsnitt 4.6 bör träda i kraft samtidigt som den nya järnvägstrafiklagen.

OTIF:s generalförsamling beslutade i september 2015 vissa ändringar i fördraget. Riksdagen har godkänt ändringarna och beslutat att en del av dem ska inkorporeras genom ändringar i bilagan till lagen om internationell järnvägstrafik (se prop. 2015/16:194, bet. 2016/17:CU3 och rskr. 2016/17:20). Motsvarande ändringar bör göras i bilagan till den nya lagen. Ändringarna i lagen om internationell järnvägstrafik, som avser bestämmelser i grundfördraget och CUV, träder i kraft den dag som regeringen bestämmer och får sättas i kraft vid olika tidpunkter. Utformningen av bestämmelserna om ikraftträdande har sin grund i att fördragsändringarna träder i kraft viss tid efter att de har godkänts av medlemsstaterna och att ändringarna i grundfördraget måste godkännas av en

större andel medlemsstater än ändringarna i bihanget (se artikel 34 i COTIF 1999). Det är inte heller nu möjligt att ange när ändringarna i grundfördraget och CUV kommer att träda i kraft i förhållande till Sverige. Bestämmelserna om ikraftträdande bör därför utformas på samma sätt som tidigare. Också i detta fall följer av allmänna principer att de nya bestämmelserna i CUV inte ska tillämpas på avtal om nyttjande av vagnar i järnvägstrafik som har ingåtts före ikraftträdandet. Någon särskild övergångsbestämmelse om detta behövs därför inte.

5 Ekonomiska och andra konsekvenser

Regeringens bedömning: Förslaget om ett utökat ansvar för infrastrukturförvaltare vid förseningar som beror på fel i infrastrukturen kan bidra till att reducera störningar i tågtrafiken och även i övrigt stärka järnvägens konkurrenskraft som transportmedel. Förslaget bedöms i ett inledningsskede föranleda skadeståndskostnader för Trafikverket på ca 30 miljoner kronor per år samt administrationskostnader motsvarande ett begränsat antal årsarbetskrafter. Kostnaderna kan dock antas minska över tid. Kostnaderna bör finansieras inom ramen för Trafikverkets befintliga anslag.

Förslagen leder i övrigt inte till några kostnader av betydelse för det allmänna.

Utredningens bedömning överensstämmer i huvudsak med regeringens bedömning (betänkandet s. 139–157).

Remissinstanserna: De flesta remissinstanser har inga invändningar mot utredningens bedömning. *Regelrådet* anser att konsekvensutredningen i betänkandet är godtagbar i de delar som rör infrastrukturförvaltarens utökade ansvar, men har brister i övrigt, t.ex. när det gäller beskrivningen av berörda företag och effekter för företagen. Några remissinstanser, däribland *Sveriges Kommuner och Landsting (SKL)* och *Stockholms läns landsting*, anser att förslagets konsekvenser för bl.a. kommuner och landsting inte har analyserats tillräckligt. Det framhålls t.ex. att trafik bedrivs på olika slags spårnät.

Ett antal remissinstanser har synpunkter på konsekvenserna för Trafikverket. *Trafikverket* menar att verkets kostnader kommer att bli betydligt högre än vad utredningen bedömer. Också *Näringslivets transportråd* anser att kostnaderna kommer att bli högre och efterlyser en mera allsidig redovisning av förseningskostnaderna för godskunder. *Transportstyrelsen* framhåller att kostnadsbedömningen är osäker. *Trafikanalys* efterlyser en utförligare motivering av om kostnaderna uppväger fördelarna med förslaget.

Transportstyrelsen menar att förslaget kan föranleda ett ökat resursbehov i tillsynsverksamheten.

Skälen för regeringens bedömning*Resenärer och godskunder*

När det gäller transport av resenärer innebär den föreslagna lagen endast begränsade förändringar. För resenärer på järnväg kommer regleringen av transportörens ansvar för person- och sakskada samt förseningar även fortsättningsvis att finnas i EU:s tågpassagerarförordning och lagen om kollektivtrafikresenärers rättigheter. För resenärer på tunnelbana och spårväg kommer transportörens ansvar för person- och sakskada dock att regleras i den nya lagen. Ansvaret motsvarar det som gäller för resenärer på järnväg och medför i sak inte någon större förändring.

Vid sådana längre tågresor som omfattas av EU:s tågpassagerarförordning införs en kortare preskriptionstid för krav på ersättning mot transportören vid förseningar. Tiden motsvarar vad som nu gäller för motsvarande anspråk vid kortare tågresor. För denna typ av anspråk torde en kortare preskriptionstid ha begränsad praktisk betydelse.

Förslaget om ett utvidgat ansvar för infrastrukturförvaltare vid förseningar som beror på fel i infrastrukturen berör inte resenärerna direkt. Indirekt kan det emellertid få positiva effekter. Att transportören ges möjlighet att föra vidare kostnader som beror på fel i infrastrukturen kan på sikt bidra till att minska störningarna i trafiken. Det kan också förhindra att transportörerna vältrar över dessa kostnader på resenärerna genom att höja biljettpriserna. Att järnvägens konkurrenskraft stärks på detta sätt gynnar särskilt kvinnors resande eftersom kvinnor i högre grad än män reser kollektivt. Samtidigt kan det få fler resenärer – såväl män som kvinnor – att välja järnvägen.

För godskunder innebär förslaget att de regler som enligt COTIF 1999 gäller för internationella transporter i stor utsträckning också ska tillämpas i inrikes trafik. I sak medför detta inte några stora förändringar. Ett enhetligt regelverk underlättar emellertid för godskunder. I likhet med resenärer berörs inte heller godskunderna direkt av förslaget om ett utvidgat ansvar för infrastrukturförvaltare vid förseningar som beror på fel i infrastrukturen. Indirekt kan det emellertid få positiva effekter för godskunder genom reducerade störningar. Betydelsen bedöms dock bli störst för persontrafiken.

Transportörer

Den nya lagen gäller i första hand transportörer som bedriver järnvägstrafik, men är i viss utsträckning också tillämplig på företag som bedriver trafik på tunnelbana eller spårväg. I Sverige har omkring trettio företag och organisationer tillstånd i form av licens och säkerhetstillstånd för gods- eller passagerartrafik på järnväg. Bland dessa finns transportörer med rikstäckande verksamhet som t.ex. SJ, men också företag med regional eller lokal inriktning. I regel handlar det om förhållandevis stora företag.

Förslaget innebär att ett enhetligt regelverk ska gälla för centrala delar av transportörernas avtal med resenärer, godskunder, infrastrukturförvaltare och företag som hyr ut vagnar för gods- och passagerartransporter. Det handlar t.ex. om ansvaret för skador som kan uppkomma inom ramen för dessa avtal. Förslaget innebär en förenkling såtillvida att

samma regler ska gälla för inrikes och internationella transporter. Denna förenkling bedöms leda till kostnadsbesparingar för transportörerna.

Av störst betydelse för transportörerna är dock förslaget om utvidgat ansvar för infrastrukturförvaltare vid förseningar som beror på infrastrukturen. Transportörernas förseningsansvar gentemot resenärer gäller även i sådana fall och kan bl.a. innebära en skyldighet att utge förseningersättning och tillhandahålla ersättningstrafik. Förslaget ger transportörerna möjlighet att få kompensation från infrastrukturförvaltaren för sådana kostnader. Transportörerna torde därigenom få tydligare förutsättningar för att kontrollera kostnader i verksamheten. Betydelsen bedöms bli störst för transportörer som bedriver persontrafik. I den delen är nämligen infrastrukturförvaltarens ansvar i väsentliga delar tvingande och transportörens förseningsansvar mera kostnadskrävande. När det gäller den statliga infrastrukturen anger Trafikverket att antalet försenade och inställda tåg som verket bär ansvaret för är betydligt fler vid kortväga resor än vid långväga resor. Vid långväga resor är förseningersättningen dock normalt högre eftersom den står i relation till biljettpriiset. Därmed torde även resenärens incitament att göra sin rätt gällande i regel vara större vid sådana resor. Bestämmelserna om infrastrukturförvaltarens utvidgade ansvar är inte tillämpliga på persontrafik på tunnelbana eller spårväg och har alltså ingen påverkan på transportörer som bedriver sådan trafik. Till den del kommuner och landsting bedriver sådan trafik berörs de alltså inte av förslaget om utvidgat ansvar för infrastrukturförvaltaren. Bedriver kommuner och landsting däremot trafik som omfattas av förslaget, t.ex. trafik på det statliga järnvägsnätet, har de dock möjlighet att på samma sätt som andra transportörer vända sig mot infrastrukturförvaltaren vid förseningar.

Transportörerna föreslås också i större utsträckning kunna vända sig mot infrastrukturförvaltaren och få kompensation för utgivna skadestånd för person- och sakskada när den skadegörande händelsen, t.ex. en tågolycka, beror på infrastrukturen. En sådan möjlighet finns redan vid internationella transporter. Förslaget innebär att infrastrukturförvaltaren får ett motsvarande ansvar för transporter i inrikes trafik.

Transportörer hanterar redan ersättningskrav vid förseningar från resenärer och godskunder. Merkostnaderna för att hantera återkrav mot infrastrukturförvaltare är därför begränsade. När det gäller anpassningskostnader till förslaget i övrigt föreslås att vissa av bihangen i COTIF 1999 som i dag tillämpas på internationella transporter också ska tillämpas på inrikes trafik. Det gäller de bihang som handlar om avtal om godstransporter samt användning av vagnar och infrastruktur i internationell järnvägstrafik (CIM, CUV och CUI). Även dessa anpassningskostnader bedöms därför bli begränsade för transportörerna.

Infrastrukturförvaltare

Med infrastrukturförvaltare avses i första hand den som tillhandhåller och ansvarar för järnvägsinfrastruktur. Trafikverket svarar för den statliga infrastrukturen. Arlandabanan, Öresundsbron och Inlandsbanan – förvaltas av A-train AB, Öresundsbrokonsortiet respektive Inlandsbanan. Dessa infrastrukturförvaltare är samtliga förhållandevis stora aktörer.

Förslaget innebär att CUI i stor utsträckning ska tillämpas även när infrastrukturen används för inrikes transport. Infrastrukturförvaltarens ansvar i förhållande till transportören utökas därmed i vissa avseenden. Infrastrukturförvaltaren kan t.ex. bli skyldig att ersätta transportören för skadestånd som enligt COTIF 1999 ska utges för person- och sakskada när den skadegörande händelsen beror på infrastrukturen. Kostnadsansvaret begränsas i viss mån av att de begränsningsbelopp som gäller för personskada vid internationella persontransporter nu även föreslås gälla i inrikes trafik. Även om kostnaderna för sådana händelser i det enskilda fallet kan vara betydande är större olyckor sällsynta. Dessutom finns vissa möjligheter till återkrav redan i dag t.ex. i Trafikverkets trafikeringsavtal. Den praktiska betydelsen är därför begränsad.

Vidare kan infrastrukturförvaltaren bli skyldig att ersätta transportören för skadestånd som enligt COTIF 1999 ska utges vid förseningar och som beror på infrastrukturen. Transportören har ett förseningsansvar både gentemot godskunder och resenärer, men ansvaret gentemot resenärer är mycket begränsat. Dessutom är infrastrukturförvaltarens ansvar för transportörens förseningskostnader enligt COTIF 1999 inte tvingande utan kan avtalas bort eller begränsas. Den praktiska betydelsen är därför också i detta fall begränsad.

När det gäller persontrafik föreslås infrastrukturförvaltarens ansvar omfatta inte enbart kostnader som uppkommer till följd av transportörens skyldigheter enligt COTIF 1999 utan också till följd av passagerarrättigheter i EU-rätten och nationell lagstiftning. Detta ansvar är tvingande och föranleder därför kostnader för infrastrukturförvaltarna. Som utredningen konstaterar kommer dessa kostnader till helt övervägande del att belasta Trafikverket. Det beror främst på att persontrafiken i så stor utsträckning bedrivs på den infrastruktur som Trafikverket förvaltar. Det statliga järnvägsnätet har en helt annan omfattning än övriga nät. Dessutom kan det på andra järnvägsnät råda en sådan intressegemenskap mellan infrastrukturförvaltare och transportör att transportören inte har något större intresse av att söka ersättning från infrastrukturförvaltaren. Kostnaderna för andra infrastrukturförvaltare än Trafikverket bedöms därför bli förhållandevis begränsade. Kostnaderna för Trafikverket behandlas nedan.

Förslaget innebär också att regelverket anpassas till den uppdelning av skötseln av infrastrukturen och driften av transportverksamheten som har skett på olika juridiska personer, dvs. transportörer och infrastrukturförvaltare. Det tydliggörs att det i första hand är infrastrukturförvaltaren och inte transportören som bär ansvaret för skador som till följd av spårdrift tillfogas utomstående. I sak torde detta inte medföra någon förändring och inte heller några ökade kostnader av betydelse.

Förslaget om förlängd preskriptionsfrist vid återkrav av utgiven trafikskadeersättning gör det lättare för trafikförsäkringsgivare att hinna framställa krav mot infrastrukturförvaltare. Det torde dock inte föranleda några nämnvärda kostnader för infrastrukturförvaltarna.

Kostnader för Trafikverket

Förslaget om att infrastrukturförvaltaren ska ha ett ansvar för transportörens kostnader vid förseningar leder till kostnader för Trafikverket,

eftersom verket kommer att behöva hantera skadeståndskrav och också kan bli skyldigt att utge ersättning.

Vid en bedömning av skadeståndskostnadernas storlek är det naturligt att utgå från den del av ansvaret som är tvingande. Det innebär att hänsyn tas till kostnader som följer av transportörens skyldigheter enligt EU:s tågpassagerarförordning, till den del de inte har sin grund i COTIF 1999, och enligt lagen om kollektivtrafikresenärers rättigheter. Utredningen uppskattar kostnaderna till omkring 30 miljoner kronor per år. Det stora flertalet remissinstanser invänder inte mot denna bedömning. *Trafikverket* uppskattar dock skadeståndskostnaderna för persontrafiken till mellan 127 och 177 miljoner kronor per år. Verket hänvisar bl.a. till att det rör sig om ett stort antal trafikstörningar som ger upphov till anspråk från över en miljon resenärer. Också *Näringslivets transportråd* menar att utredningens belopp är alltför lågt.

Som *Transportstyrelsen* påpekar finns det osäkra faktorer i bedömningen. Det bör emellertid understrykas att det inte finns något omedelbart samband mellan antalet förseningar och det skadestånd som *Trafikverket* blir skyldigt att betala. Varje försening ger inte upphov till en kostnad hos transportören och varje förseningskostnad hos transportören resulterar inte i en kostnad för infrastrukturförvaltaren. Det kan bero på att de rättsliga förutsättningarna för ersättning inte är uppfyllda, men också på att resenären eller transportören inte gör sitt anspråk gällande. Som utredningen framhåller torde ett stort antal fall avse så begränsade belopp att transportörerna av kostnadsskäl avstår från att begära ersättning eller inte är berättigade till det sedan kvalitetsavgiften har avräknats. Detta är också något som lyfts fram från transportörshåll. Vid en samlad bedömning förefaller utredningens uppskattning av skadeståndskostnaderna därför rimlig. Under alla förhållanden kommer kostnaderna att vara mycket begränsade i förhållande till de samlade underhållskostnaderna.

Bedömningen är dessutom att skadeståndskostnaderna minskar på sikt. Förslaget innebär att det är förenat med kostnader för infrastrukturförvaltaren att infrastrukturen orsakar förseningskostnader för transportörerna. I detta ligger att det är möjligt att reducera kostnaderna genom att anpassa verksamheten. Det kan t.ex. handla om vilka prioriteringar som bör göras när det gäller underhållsåtgärder. Som utredningen konstaterar finns därför anledning att utgå från att *Trafikverkets* kostnader för skadestånd kommer att minska över tid.

När det sedan gäller administrationskostnaderna bedömer utredningen att hanteringen av skadeståndsanspråken kräver ett mindre antal årsarbetskrafter. *Trafikverket* menar för sin del att det handlar om uppemot ett trettiotal årsarbetskrafter och en sammanlagd kostnad om 30 miljoner kronor. Verket framhåller bl.a. att det rör sig om många ärenden som måste granskas individuellt. Som framgått delar regeringen inte verkets bedömning av antalet ärenden. Regeringen kan inte heller instämma i verkets uppfattning om vilken granskning som krävs. De allmänna bevisregler som gäller i skadeståndsmål torde t.ex. begränsa granskningsbehovet. Regeringen delar i stället utredningens bedömning att det handlar om ett mindre antal årsarbetskrafter.

Den föreslagna ändringen bör mot denna bakgrund finansieras inom ramen för Trafikverkets befintliga anslag. Regeringen avser att noga följa upp och analysera hur kostnaderna utvecklas.

Kostnader för domstolar och andra myndigheter

Tvister enligt den föreslagna lagen kan prövas i allmän domstol. Bestämmelserna saknar till viss del tidigare motsvarighet, t.ex. när det gäller ansvarsfördelningen mellan infrastrukturförvaltare och transportörer. Antalet transportörer och infrastrukturförvaltare är begränsat. Redan av den anledningen kan någon ökad måltillströmning av betydelse inte väntas. Kostnaderna för domstolarna bör därför kunna finansieras inom befintliga ekonomiska ramar.

Transportstyrelsen menar att den nya lagen kan föranleda ökade kostnader i tillsynsverksamheten. Myndigheten tillförs emellertid inte några nya uppgifter genom förslagen. I den mån merkostnader alls uppkommer för Transportstyrelsen kan de enligt regeringens mening tillgodoses inom befintliga ekonomiska ramar.

6 Författningskommentar

6.1 Förslaget till järnvägstrafiklag

Lagen ersätter järnvägstrafiklagen (1985:192) och lagen (2015:338) om internationell järnvägstrafik. Härigenom förs huvuddelen av den civilrättsliga järnvägslagstiftningen samman till en ny gemensam lag. I likhet med 1985 års järnvägstrafiklag innehåller lagen bestämmelser om ansvar för skada som tillfogas en resenär eller tredje man i samband med trafik på tunnelbana eller spårväg. I den nya lagen har 17–22 §§ helt eller delvis sin motsvarighet i 1985 års järnvägstrafiklag medan 2, 3, 6–8 och 11–16 §§ helt eller delvis har sin motsvarighet i lagen om internationell järnvägstrafik.

Bestämmelser om resenärers rätt till ersättning eller prisavdrag på grund av försening vid kortare inrikes resor med tåg, tunnelbanetåg eller spårvagn finns i lagen (2015:953) om kollektivtrafikresenärers rättigheter. Dessutom finns civilrättsliga bestämmelser om inrikes och internationella passagerartransporter på järnväg i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007 av den 23 oktober 2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer (EU:s tågpassagerarförordning).

Lagen baseras i stor utsträckning på fördraget om internationell järnvägstrafik av den 9 maj 1980 i dess lydelse enligt ändringsprotokollet av den 3 juni 1999 (COTIF 1999). COTIF 1999 består av ett grundfördrag, ett protokoll om privilegier och immunitet för den mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik (OTIF) samt bihang, inbegripet deras bilagor. Grundfördraget innehåller bl.a. bestämmelser om organisationens uppbyggnad och funktion samt vissa bestämmelser som är gemensamma för de bihang som utgör en del av fördraget. Bihang A (CIV) och B (CIM) innehåller enhetliga regler för avtal om internationella transporter av resenärer respektive gods, och bihang D

(CUV) och E (CUI) innehåller enhetliga regler för avtal om nyttjande av järnvägsvagnar respektive järnvägsinfrastruktur.

Bestämmelserna i lagen om internationell järnvägstrafik som inkorporerar COTIF 1999 och som i vissa avseenden kompletterar fördraget (bl.a. när det gäller ansvarsbegränsning för dödsfall eller annan personskada) förs över till den nya järnvägstrafiklagen. Det gäller artiklarna 9, 11, 12 och 32 i COTIF 1999 och CIV, CIM, CUV och CUI. Vidare ska det som föreskrivs i CIM, CUV och CUI tillämpas även på inrikes gods- trafik och, beträffande CUV och CUI, på trafik som omfattas av EU:s tågpassagerarförordning.

Lagens innehåll

1 § I denna lag finns bestämmelser om

1. avtal om transport av resenärer eller gods på järnväg,
2. avtal om nyttjande av vagnar i järnvägstrafik,
3. avtal om nyttjande av infrastruktur i järnvägstrafik, och
4. ansvar för skada som tillfogats en resenär vid transport på tunnelbana eller spårväg.

Lagen innehåller också bestämmelser om ansvar för person- eller sakskada som någon har tillfogats till följd av spårdrift i annat fall än inom ramen för ett avtal om transport.

Till lagen hör en bilaga med de franska och engelska originaltexterna av fördraget om internationell järnvägstrafik av den 9 maj 1980 i dess lydelse enligt ändringsprotokollet av den 3 juni 1999 (COTIF 1999) och en översättning till svenska. Om originaltexterna skiljer sig åt, gäller den franska texten.

Paragrafen innehåller en övergripande beskrivning av lagens innehåll. Lagen ersätter järnvägstrafiklagen (1985:192) och lagen (2015:338) om internationell järnvägstrafik och innehåller bestämmelser om såväl inrikes som internationell trafik. Övervägandena finns i avsnitt 4.2.

I *första stycket* lämnas upplysning om vilka avtalsförhållanden som lagen tillämpas på. Lagens bestämmelser innebär att vissa bihang till COTIF 1999 – CIV, CIM, CUV och CUI – ska tillämpas som svensk lag. De uttryck som används i punkt 1–3 hämtar sin närmare innebörd från bihangen.

I likhet med 1985 års järnvägstrafiklag och lagen om internationell järnvägstrafik tillämpas lagen på avtal om person- eller godstransport, vilket följer av *punkt 1*. I COTIF 1999 finns bestämmelser om avtal om transport av resenärer i CIV och bestämmelser om transport av gods i CIM. Bihangen och det som föreskrivs i dem ska tillämpas enligt vad som anges i 2 och 6 §§. Till skillnad från vad som gäller enligt hittillsvarande järnvägstrafiklag tillämpas de allmänna bestämmelserna om godstransport på brevbefordran med järnväg. Lagens tillämpningsområde omfattar inte endast person- och godstransporter som uteslutande sker på järnväg. CIV och CIM är nämligen i vissa fall tillämpliga på en transport som sker på väg, till sjöss eller på inre vattenväg och som kompletterar en järnvägstransport. Det gäller under förutsättning att transporten omfattas av ett enda avtal (se artikel 1 i CIV och artikel 1 i CIM).

Som följer av *punkt 2* och *3* tillämpas lagen på avtal om nyttjande av vagnar i järnvägstrafik och avtal om nyttjande av infrastruktur i järnvägstrafik. Vad som avses med järnvägsinfrastruktur kommenteras i anslut-

ning till 8 §. I COTIF 1999 finns bestämmelser om sådana avtal i CUV respektive CUI. De bihangen och det som föreskrivs i dem ska tillämpas enligt vad som anges i 7 och 8 §§.

I lagen finns bestämmelser om transportörens ansvar för skada som tillfogas en resenär med tunnelbana eller spårväg (4 §). En upplysning om detta finns i *punkt 4*.

Som anges i *andra stycket* innehåller lagen, i likhet med 1985 års järnvägstrafiklag, särskilda bestämmelser om ansvar för skada som tillfogats någon till följd av spårdriften och som inte omfattas av lagens bestämmelser om ansvar i avtalsförhållanden. Bestämmelser om detta finns i 17–22 §§.

Enligt *tredje stycket* finns de franska och engelska språkversionerna av COTIF 1999, i de delar som ska gälla som svensk lag, och en svensk översättning intagna som en bilaga till lagen. Den svenska översättningen bifogas endast som hjälp för läsningen. Den tyska originaltexten finns tillgänglig på Utrikesdepartementet. Den franska originaltexten ges tolkningsföreträde. Den franska texten gäller alltså framför de engelska och tyska språkversionerna, om de inte överensstämmer med den franska (jfr artikel 45 i COTIF 1999).

Avtal om transport av resenärer

2 § Originaltexterna av bestämmelserna i bihang A till COTIF 1999 för avtal om internationell transport av resenärer på järnväg ska gälla som svensk lag. Detta gäller inte till den del bestämmelserna uteslutande reglerar de fördragslutande staternas förpliktelser mot varandra eller mot Mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik (OTIF).

Paragrafen innebär att bestämmelserna om internationella järnvägsresor i CIV ska gälla som svensk lag. Den har sin motsvarighet i 2 § lagen (2015:338) om internationell järnvägstrafik. Övervägandena finns i avsnitt 4.3.

I paragrafen inkorporeras CIV i svensk rätt. CIV tillämpas på avtal om transport på järnväg av resenärer mot betalning när platsen för avresa och platsen för ankomst finns i olika medlemsstater i OTIF (artikel 1.1 i CIV). Detta gäller även om transporten innefattar en kompletterande inrikes transport på väg eller en inre vattenväg, t.ex. på en insjö, flod eller kanal (artikel 1.2). CIV är vidare tillämpligt även om en del av transporten sker genom en sjötransport eller en gränsöverskridande transport på en inre vattenväg, om fartygstransporten kompletterar järnvägstransporten och sker på en linje som är inskriven på en särskild lista, den s.k. CIV-listan (se artikel 1.3 i CIV och artikel 24 i COTIF 1999). En förutsättning är dock alltid att transporten omfattas av ett enda avtal. Bestämmelserna är i sådana fall tillämpliga på hela transporten, trots att en del av den inte sker på järnväg.

Bestämmelserna i CIV är tvingande, om inte annat anges i bihanget, vilket innebär att ett avtalsvillkor som direkt eller indirekt avviker från det som anges i CIV är ogiltigt. En transportör kan dock ta på sig ett större ansvar eller ytterligare förpliktelser än vad som föreskrivs (artikel 5).

Det är originaltexterna som ska gälla som svensk lag. CIV, liksom grundfördraget och övriga bihang, finns i originaltext på franska, engelska och tyska. Genom inkorporeringen blir alltså dessa språkversioner gällande som svensk lag (se vidare kommentaren till 1 § tredje stycket).

I praktiken har inkorporeringen av CIV liten betydelse eftersom CIV till största delen redan tillämpas på internationella resor genom EU:s tågpassagerarförordning.

Enligt paragrafen inkorporeras bestämmelserna endast till den del de inte reglerar de fördragsslutande staternas förpliktelser mot varandra eller mot OTIF. Artikel 1.6 i CIV inkorporeras t.ex. inte. Det betyder att bestämmelserna endast ska tillämpas i de delar de reglerar enskildas rättigheter och skyldigheter och vissa processuella frågor.

3 § Särskilda bestämmelser om transport av resenärer på järnväg finns i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007 av den 23 oktober 2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer (EU:s tågpassagerarförordning).

I paragrafen lämnas upplysning om att det utanför lagen finns EU-rättsliga bestämmelser om transport av resenärer på järnväg.

EU:s tågpassagerarförordning tillämpas i princip på alla tågresor och järnvägstjänster inom EES. Den kan inom dessa ramar alltså tillämpas både på inrikes och internationella resor. Tillämpningsområdet begränsas dock av att förordningen inte är tillämplig på järnvägsföretag och trafik-tjänster som saknar tillstånd enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde (artikel 2 i EU:s tågpassagerarförordning jämförd med artikel 65 i direktiv 2012/34/EU). Enligt järnvägslagen (2004:509) krävs inte alltid ett sådant tillstånd för att utföra persontrafik. I vissa fall är det tillräckligt att trafiken bedrivs med stöd av ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd (se 3 kap. 1 och 4 §§). Det gäller t.ex. i fråga om den som inom landet enbart tillhandahåller persontrafik på lokal eller regional fristående järnvägsinfrastruktur. Resor med ett sådant järnvägsföretag omfattas alltså inte av förordningen.

Huvuddelen av reglerna i CIV har införlivats med förordningen, vars reglering således överlappar den i COTIF 1999 när det gäller internationella transporter. Samtidigt har EU tillträtt COTIF 1999. CIV utgör därmed en del av EU-rätten. Enligt en s.k. frikopplingsklausul i avtalet mellan EU och OTIF ska de parter till COTIF 1999 som också är medlemmar i EU sinsemellan tillämpa unionsrätten i den utsträckning som det finns unionsrätt som reglerar det berörda ämnesområdet och som är tillämplig i det särskilda fallet. I den utsträckning som EU:s tågpassagerarförordning är tillämplig vid internationella resor ska bestämmelserna i förordningen tillämpas i första hand. I samband med Sveriges tillträde till COTIF 1999 gjordes bedömningen att tolkningen av förordningen måste ske i enlighet med COTIF 1999 (se prop. 2014/15:58 s. 40).

I lagen finns bestämmelser som kompletterar EU:s tågpassagerarförordning. I 5 § regleras preskription av vissa fordringar till följd av förord-

ningens bestämmelser om försening, utebliven anslutning och inställelse. Vidare tillämpas ansvarsbegränsningsregeln i 12 § även vid järnvägs- trafik som omfattas av EU:s tågpassagerarförordning. Dessutom finns det i 9 § bestämmelser om infrastrukturförvaltarens ersättningsskyldighet som bl.a. gäller om transportören har betalat förseningsersättning enligt EU:s tågpassagerarförordning.

I 4 § lagen (2015:953) om kollektivtrafikresenärers rättigheter görs vissa undantag från tillämpningen av EU:s tågpassagerarförordning. I stället tillämpas bestämmelser i den lagen.

4 § På sådana avtal om inrikes transport av resenärer på järnväg som inte omfattas av tillämpningsområdet i artikel 2.1 i EU:s tågpassagerarförordning, i den ursprungliga lydelsen, ska det som föreskrivs i artikel 11 (om skadestånds- ansvar för resenärer och resgods) i förordningen tillämpas. Detsamma gäller för avtal om transport av resenärer på tunnelbana eller spårväg.

Genom paragrafen ska det som föreskrivs i skadeståndsbestämmelserna i artikel 11 i EU:s tågpassagerarförordning tillämpas på sådana transporter av resenärer på järnväg som inte omfattas av förordningen och på transporter på tunnelbana och spårväg. Motsvarande bestämmelser finns enligt hittillsvarande ordning i 2 kap. järnvägstrafiklagen (1985:192). Övervägandena finns i avsnitt 4.3.

I artikel 11 i EU:s tågpassagerarförordning regleras järnvägsföretagens skadeståndsansvar gentemot resenärer och med avseende på deras resgods. Genom artikeln införlivas skadeståndsbestämmelser i CIV i EU:s sekundärrätt. Bestämmelserna omfattar bl.a. transportörens ansvar i fall då en resenär skadas, hur ersättningsanspråk ska framställas, preskription av ersättningsanspråk och, för det fall transporten utförs av flera transportörer, transportörernas inbördes förhållanden. Frågan om ansvarsbegränsning för personskada lämnas i huvudsak till medlemsstaterna att reglera i nationell rätt (artikel 30.2 i CIV). I 12 § finns därför en kompletterande ansvarsbegränsningsregel som gäller bl.a. i de fall EU:s tågpassagerarförordning ska tillämpas. I artikel 29 i CIV lämnas även öppet för att det i nationell rätt ges rätt till ersättning för andra personskador än sådana som avses i artiklarna 27 (ersättning vid dödsfall) och 28 (ersättning vid annan personskada). Det kan t.ex. bli aktuellt att tillämpa skadeståndslagens (1972:207) bestämmelser om ersättning för sveda och värk.

Transportörens ansvar gäller också då resenärer transporterats med annat transportmedel i vissa fall av driftsavbrott (artikel 31.3 i CIV). Bestämmelserna utesluter inte att trafikskadeersättning kan betalas även i sådana fall, om ersättningstransporten sker med t.ex. buss.

Enligt paragrafen ska det som föreskrivs i artikel 11 i EU:s tågpassagerarförordning tillämpas på sådana avtal om inrikes transport av resenärer på järnväg som inte omfattas av förordningen enligt vad som anges i artikel 2.1. Utanför förordningens tillämpningsområde faller bl.a. resor med ett järnvägsföretag som med stöd av ett nationellt trafik- säkerhetstillstånd bedriver persontrafik uteslutande på lokal eller regional fristående järnvägsinfrastruktur (se vidare kommentaren till 3 §). På avtal om persontransport som ingås med ett sådant järnvägsföretag ska alltså, på grund av förevarande paragraf, det som föreskrivs i artikel 11 i EU:s

tågpassagerarförordning tillämpas. Vidare ska dessa bestämmelser även tillämpas på resor med tunnelbana eller spårväg. I dessa fall tillämpas alltså samma regler som i den angivna artikeln i förordningen.

För transporter som avses i paragrafen gäller i övrigt avtalsfrihet mellan parterna i den utsträckning transporten inte omfattas av tvingande bestämmelser i annan författning, exempelvis bestämmelserna om ersättning och prisavdrag vid förseningar i lagen (2015:953) om kollektivtrafikresenärers rättigheter.

I paragrafen angivna artiklar i tågpassagerarförordningen gäller i den ursprungliga lydelsen, en s.k. statisk hänvisning.

5 § En fordran som grundar sig på en skyldighet enligt artikel 15, 16, 17 eller 18 (om försening, utebliven anslutning och inställelse) i EU:s tågpassagerarförordning, i den ursprungliga lydelsen, upphör om resenären inte väcker talan inom tre år från det att fordran uppkom.

I paragrafen finns bestämmelser om preskription av fordringar som har uppkommit med anledning av transportörens förseningsansvar enligt EU:s tågpassagerarförordning. Övervägandena finns i avsnitt 4.3.

Enligt artiklarna 15–18 i EU:s tågpassagerarförordning har resenärerna rätt till bl.a. ersättning och assistans (t.ex. fria måltider) vid en försening, en utebliven anslutning eller en inställd avgång. En fordran på sådan ersättning och en fordran som har sin grund i en sådan rätt till assistans preskriberas enligt vad som anges i paragrafen. Det är fråga om s.k. specialpreskription som ska tillämpas i stället för de allmänna bestämmelserna i preskriptionslagen (1981:130).

Rätten till en fordran som avses i paragrafen upphör, om talan inte väcks inom preskriptionsfristen. Fordran kan då inte längre göras gällande genom att talan väcks i domstol. Att fordran upphör innebär i detta sammanhang också att den inte får göras gällande på annat sätt, t.ex. genom genkärsmål eller kvittning.

Preskriptionstiden är tre år. Fristen räknas från det att fordran uppkom. Fordran får anses ha uppkommit när de omständigheter som grundar fordran enligt förordningen föreligger, t.ex. när en transport är försenad på det sätt som anges i förordningen.

Preskriptionstiden avbryts genom att talan väcks. Med väckande av talan likställs, liksom i andra sammanhang, t.ex. ansökan om betalningsföreläggande.

En motsvarande preskriptionsbestämmelse finns i 19 § lagen (2015:953) om kollektivtrafikresenärers rättigheter.

På samma sätt som i 4 § är hänvisningen till artiklarna i EU:s tågpassagerarförordning statisk.

Avtal om transport av gods på järnväg

6 § Originaltexterna av bestämmelserna i bihang B till COTIF 1999 för avtal om internationell transport av gods på järnväg ska gälla som svensk lag. Detta gäller inte till den del bestämmelserna uteslutande reglerar de fördragslutande staternas förpliktelser mot varandra eller mot OTIF.

På avtal om transport av gods på järnväg när den plats där godset tas emot och den plats där godset ska lämnas ut ligger i Sverige ska det som föreskrivs i

bihang B, med undantag för artiklarna 46 och 51, tillämpas. På sådana avtal ska också det som föreskrivs i artikel 1.4 i bihang A till COTIF 1999 tillämpas.

Paragrafen innebär att bestämmelserna om internationella godstransporter på järnväg i CIM ska tillämpas som svensk lag inom det internationella tillämpningsområdet som anges i bihanget men också att det som föreskrivs i bihanget ska tillämpas på avtal om inrikes godstransport. I fråga om internationella transporter motsvarar paragrafen hittillsvarande 2 § lagen (2015:338) om internationell järnvägstrafik. Motsvarande bestämmelser om inrikes transporter finns enligt hittillsvarande ordning i 1 kap., 3 kap. och 6 kap. 5 § järnvägstrafiklagen (1985:192). Övervägandena finns i avsnitt 4.4.

Första stycket innebär att CIM ska gälla som svensk lag inom det tillämpningsområdet som anges i bihanget. CIM är tillämpligt på avtal om transport av gods på järnväg mot betalning, om platsen där godset tas emot och den plats där godset ska lämnas ut finns i två olika medlemsstater i OTIF (artikel 1.1). Om bara en av dessa platser finns i en medlemsstat, ska bihanget tillämpas om parterna kommer överens om det (artikel 1.2). CIM är vidare tillämpligt på en internationell transport som utöver en gränsöverskridande järnvägstransport inbegriper en kompletterande transport på väg eller inre vattenväg – t.ex. på en insjö, flod eller kanal – inom en medlemsstat (artikel 1.3). Dessutom är bihanget tillämpligt på en internationell transport som utöver en järnvägstransport inbegriper en sjötransport eller gränsöverskridande transport på inre vattenväg, om fartygstransporten kompletterar järnvägstransporten och sker på en linje som är inskriven på en särskild lista, den s.k. CIM-listan (artikel 1.4). I de fall som avses i artikel 1.3 och 1.4 krävs att transporten omfattas av ett enda avtal. Bestämmelserna är i sådana fall tillämpliga på hela transporten, trots att en del av den inte sker på järnväg.

Bestämmelserna i CIM är tvingande, om inte annat anges i bihanget, vilket innebär att ett avtalsvillkor som direkt eller indirekt avviker från det som anges i bihanget är ogiltigt. En transportör kan dock ta på sig ett större ansvar eller ytterligare förpliktelser än vad som föreskrivs (artikel 5 i CIM).

Om en person som följer med en godstransport enligt CIM skadas, tillämpas CIV på den personskadan (artikel 1.4 i CIV).

I stycket görs undantag från tillämpningen av CIM. På motsvarande sätt som beträffande CIV inkorporeras CIM endast till den del bestämmelserna inte reglerar de fördragsslutande staternas förpliktelser mot varandra eller mot OTIF, se vidare kommentaren till 2 §.

Det är originaltexterna som ska gälla som svensk lag. COTIF 1999 finns i originaltext på franska, engelska och tyska. Genom inkorporeringen blir alltså dessa språkversioner gällande som svensk lag (se vidare kommentaren till 1 § tredje stycket).

Enligt *andra stycket* ska det som föreskrivs i CIM tillämpas på avtal om transport av gods, när den plats där godset tas emot och den plats där godset ska lämnas ut ligger i Sverige. Regleringen blir alltså tillämplig inom ett annat geografiskt tillämpningsområde än som anges i artikel 1 i CIM.

Till följd av bestämmelserna ska det som föreskrivs i CIM tillämpas på en inrikes transport på väg eller inre vattenväg, om transporten kom-

pletterar en inrikes järnvägstransport och de olika deltransporterna omfattas av ett enda avtal (jfr artikel 1.3 i CIM).

Vid en tillämpning av det som föreskrivs i CIM på avtal om inrikes transport ska även artikel 1.4 i CIV tillämpas. I artikeln anges att CIV ska tillämpas på en personskada som har tillfogats någon som följer med en försändelse som transporteras enligt CIM.

Från tillämpningen av det som föreskrivs i CIM på inrikes godstransporter undantas artiklarna 46 och 51, vilka innehåller bestämmelser om behörig domstol, hinder mot att väcka ny talan på samma grund och processrättsliga bestämmelser om förfarandet i mål om återkrav av ersättning enligt CIM. Bestämmelserna är föranledda av internationella förhållanden. På inrikes godstransporter tillämpas givetvis inte heller bestämmelser som uteslutande reglerar de fördragslutande staternas förpliktelser mot varandra eller mot OTIF.

För transport av farligt gods gäller särskilda bestämmelser i bihang C (RID) till COTIF 1999, som har införlivats i svensk rätt genom föreskrifter från Myndigheten för samhällsskydd och beredskap.

I atomansvarighetslagen (1968:45) finns särskilda bestämmelser om ansvaret för atomskada. Lagen innebär att atomskada ersätts på objektiv grund av innehavaren av atomanläggning. Vid transport av atomsubstans ska i vissa fall transportören ansvara i stället för anläggningsinnehavaren. Enligt CIM ska transportören vara befriad från det civilrättsliga ansvar som åvilar denne enligt bestämmelserna i bihanget, om skadan har orsakats av en atomolycka och innehavaren till atomanläggningen eller någon annan person i dennes ställe är ansvarig för skadan enligt nationell rätt på atomenergins område. I ett sådant fall konsumeras ansvaret enligt denna lag av atomansvaret enligt atomansvarighetslagen.

Avtal om nyttjande av vagnar i järnvägstrafik

7 § Originaltexterna av bestämmelserna i bihang D till COTIF 1999 för avtal om nyttjande av vagnar i internationell järnvägstrafik ska gälla som svensk lag.

På avtal om nyttjande av järnvägsvagnar för transport av gods på järnväg när den plats där godset tas emot och den plats där godset ska lämnas ut ligger i Sverige ska det som föreskrivs i bihang D, med undantag för artikel 11, tillämpas. Det som föreskrivs i dessa bestämmelser ska även tillämpas på avtal om nyttjande av järnvägsvagnar för transport av resenärer enligt EU:s tågpassagerarförordning, i den ursprungliga lydelsen, när platsen för avresa och platsen för ankomst ligger i Sverige.

Paragrafen innebär att bestämmelserna om nyttjande av vagnar i internationell järnvägstrafik i CUV ska tillämpas som svensk lag inom det internationella tillämpningsområde som anges i bihanget men också att det som föreskrivs i bihanget ska tillämpas på avtal om nyttjande av vagnar i sådan inrikes persontrafik som omfattas av EU:s tågpassagerarförordning och inrikes godstrafik. Den har, i fråga om nyttjande av vagnar för internationell trafik, sin motsvarighet i hittillsvarande 2 § lagen (2015:338) om internationell järnvägstrafik. Övervägandena finns i avsnitt 4.5.

Enligt *första stycket* ska CUV gälla som svensk lag inom det tillämpningsområde som anges i bihanget. CUV tillämpas på bilaterala och multilaterala avtal om nyttjande av järnvägsvagnar för att utföra inter-

nationell transport enligt CIV eller CIM (artikel 1). Eftersom EU:s tågpassagerarförordning innebär en tillämpning av CIV gäller CUV vid internationella passagerartransporter som omfattas av förordningen (tillämpningen vid inrikes transporter regleras i andra stycket). Bestämmelserna tillämpas vid olika former av vagnsuthyrning, t.ex. när järnvägsföretag använder varandras vagnar för transport. CUV är inte tillämpligt om en järnvägsvagn inte används för transport av gods eller passagerare, t.ex. när det är fråga om förflyttning av tomma vagnar (en sådan förflyttning av en tom vagn på järnväg utgör i sig en godstransport, se artikel 24 i CIM).

De centrala ansvarsbestämmelserna i CUV är till stor del dispositiva. De järnvägsföretag som ingår ett avtal om användande av järnvägsvagnar kan således avtala om villkor om ansvar vid t.ex. förlust av eller skada på vagn som avviker från bestämmelserna i bihanget (artikel 4.5).

Det är originaltexterna som ska gälla som svensk lag. COTIF 1999 finns i originaltext på franska, engelska och tyska. Genom inkorporeringen blir alltså dessa språkversioner gällande som svensk lag (se vidare kommentaren till 1 § tredje stycket).

Genom *andra stycket* ska det som föreskrivs i CUV tillämpas på avtal om nyttjande av järnvägsvagnar för att utföra inrikes godstransporter. Det innebär att det som följer av bihanget blir tillämpligt vid samtliga godstransporter som omfattas av lagen. Detsamma gäller avtal om användande av järnvägsvagnar för att utföra inrikes persontransporter som omfattas av EU:s tågpassagerarförordning. Det som följer av CUV blir därmed tillämpligt även vid alla persontransporter inom CIV:s och förordningens tillämpningsområde. Utanför förordningens tillämpningsområde faller trafik som tillhandahålls av järnvägsföretag som enbart har tillstånd för att utföra persontrafik på lokal eller regional fristående järnvägsinfrastruktur (se vidare kommentaren till 3 §). Ett avtal om användande av vagnar för sådan trafik faller därmed utanför lagen. Parterna är emellertid fria att på avtalsrättslig grund tillämpa bestämmelserna i CUV.

Från tillämpningen på inrikes järnvägstrafik undantas artikel 11 i CUV, vilken innehåller bestämmelser om behörig domstol.

Hänvisningen till EU:s tågpassagerarförordning gäller i den ursprungliga lydelsen, en s.k. statisk hänvisning.

Avtal om nyttjande av infrastruktur i järnvägstrafik

8 § Originaltexterna av bestämmelserna i bihang E till COTIF 1999 för avtal om nyttjande av infrastruktur i internationell järnvägstrafik ska gälla som svensk lag. Detta gäller inte till den del bestämmelserna uteslutande reglerar de fördragsslutande staternas förpliktelser mot varandra eller mot OTIF.

På avtal om nyttjande av järnvägsinfrastruktur för transport av gods på järnväg när den plats där godset tas emot och den plats där godset ska lämnas ut ligger i Sverige ska det som föreskrivs i bihang E, med undantag för artiklarna 22–24, tillämpas. Det som föreskrivs i dessa bestämmelser ska även tillämpas på avtal om nyttjande av järnvägsinfrastruktur för transport av resenärer enligt EU:s tågpassagerarförordning, i den ursprungliga lydelsen, när platsen för avresa och platsen för ankomst ligger i Sverige.

Paragrafen innebär att bestämmelserna i CUI om nyttjande av infrastruktur i internationell järnvägstrafik ska tillämpas som svensk lag inom det internationella tillämpningsområde som anges i CUI men också att det som föreskrivs i bihanget ska tillämpas på avtal om nyttjande av järnvägsinfrastruktur i inrikes person- och godstrafik. Den har, i fråga om nyttjande av infrastruktur i internationell trafik, sin motsvarighet i hittillsvarande 2 § lagen (2015:338) om internationell järnvägstrafik. Övervägandena finns i avsnitt 4.5.

CUI innehåller bestämmelser som gäller vid avtal om nyttjande av järnvägsinfrastruktur. Bestämmelserna gäller i första hand ansvarsfördelningen mellan infrastrukturförvaltare och transportör. Det finns emellertid också bestämmelser om själva nyttjandeavtalet, t.ex. om dess innehåll, form och upphörande. Det är här inte fråga om sådana upplåtelse av nyttjanderätt som avses i t.ex. 7 kap. jordabalken. Med järnvägsinfrastruktur avses järnvägslinjer och fasta installationer som är nödvändiga för trafik med järnvägsfordon och för trafikens säkerhet. Infrastrukturförvaltaren är den som ställer järnvägsinfrastruktur till förfogande och som är ansvarig enligt rättsordningen i den stat där järnvägsinfrastrukturen är belägen (se artiklarna 3 a och 3 b i CUI, jfr motsvarande definitioner i 1 kap. 4 § järnvägslagen [2004:519]). Bestämmelserna reglerar infrastrukturförvaltarens och transportörens ansvar i förhållande till varandra och till den andra partens personal. Däremot regleras inte transportörens eller infrastrukturförvaltarens ansvar i förhållande till sin egen personal eller andra personer som de anlitar för att utföra sina uppgifter (artikel 1.2 a). Bestämmelserna är inte heller tillämpliga på transportörens eller infrastrukturförvaltarens ansvar i förhållande till tredje man. Som tredje man betraktas enligt CUI varje annan person än förvaltaren, transportören eller deras järnvägspersonal (artiklarna 1.2 b och 3 e). Bestämmelser om ansvar gentemot tredje man och egna anställda finns i 17–22 §§. Att ansvarsbestämmelserna i CUI inte är tillämpliga i förhållande till tredje man utesluter inte att någon inträder i infrastrukturförvaltarens eller transportörens rätt till skadestånd enligt dessa bestämmelser, t.ex. ett försäkringsbolag som återkräver utgiven ersättning.

Enligt *första stycket* ska CUI gälla som svensk lag inom det tillämpningsområde som framgår av CUI. CUI är tillämpligt på avtal om nyttjande av järnvägsinfrastruktur i syfte att utföra sådana internationella transporter som avses i CIV eller CIM (artikel 1.1). CUI är således tillämpligt på en transport enligt EU:s tågpassagerarförordning, om transporten är internationell i den betydelse som anges i artikel 1 i CIV. Även nyttjande av infrastrukturen vid sidan av själva transporten, t.ex. för förberedelser av ett tåg innan godset lastas, omfattas så länge som syftet är en internationell transport enligt CIV eller CIM. Det saknar betydelse om parterna har avtalat om ersättning för nyttjandet eller inte. CUI är tillämpligt även när järnvägsinfrastrukturen förvaltas eller utnyttjas av stater eller statliga institutioner eller organisationer.

Enligt artikel 8 i CUI är infrastrukturförvaltaren ansvarig för person- eller sakskada samt viss annan ekonomisk skada som har orsakats av transportören eller dennes järnvägspersonal vid nyttjandet av infrastrukturen och som beror på infrastrukturen. Ansvar är i grunden strikt. Förvaltaren ansvarar således oavsett om denne har vållat skadan i allmän

skadeståndsrättslig mening eller inte; det räcker att skadan har orsakats vid nyttjandet av infrastrukturen och att den beror på infrastrukturen. Infrastrukturförvaltaren kan dock gå fri från ansvar om någon av de i artikeln angivna ansvarsfrihetsgrunderna föreligger, t.ex. att skadan är orsakad av ett sådant beteende av tredje man som förvaltaren inte hade kunnat undvika eller förebygga följderna av, även om förvaltaren hade iakttagit den omsorg som omständigheterna påkallade. Motsvarande strikta ansvar för transportören gäller vid skada som orsakas av infrastrukturen eller dennes personal vid transportörens nyttjande av infrastrukturen, se artikel 9 i CUI.

Förvaltarens strikta ansvar enligt artikel 8 i CUI omfattar bl.a. ekonomisk skada till följd av skadestånd som transportören ska betala enligt CIV eller CIM (artikel 8.1 c). Enligt EU:s tågpassagerarförordning tillämpas CIV i fråga om järnvägsföretagens skadeståndsansvar vid personskada, skada på resgods och viss ekonomisk skada som åsamkas resenären till följd av en försening (artiklarna 11 och 15 i EU:s tågpassagerarförordning). Bestämmelserna om annan förseningsersättning och assistans i artiklarna 16–18 i EU:s tågpassagerarförordning har dock inte sin grund i CIV. En tillämpning av CUI enligt förevarande paragraf medför alltså inte någon skyldighet för infrastrukturförvaltaren att ersätta transportörens ekonomiska skada till följd av sistnämnda bestämmelser. I stället framgår det av 9 § att artikel 8 i CUI även ska tillämpas på bl.a. sådan ersättning. När det gäller ersättning vid ekonomisk skada finns en bestämmelse om avräkning i vissa fall i 10 §.

CUI:s bestämmelser om vad ersättningen vid personskada ska omfatta motsvarar de som finns i CIV, se kommentaren till 4 §. I 12 § finns en kompletterande ansvarsbegränsningsregel.

Bestämmelserna i CUI är tvingande, om inte annat anges i bihanget, vilket innebär att ett avtalsvillkor som direkt eller indirekt avviker från det som anges i CUI är ogiltigt. Avtalsparterna kan dock ta på sig ett större ansvar eller ytterligare förpliktelser än vad som föreskrivs (artikel 4). I fråga om det strikta ansvaret enligt artikel 8 gäller att bestämmelserna är tvingande utom såvitt gäller infrastrukturförvaltarens ansvar för skada som orsakats av transportören genom försening eller driftsstörning (t.ex. skada till följd av bestämmelsen i artikel 15 i EU:s tågpassagerarförordning). Transportören och förvaltaren får avtala om huruvida och i vilken utsträckning förvaltaren ska vara ansvarig för sådan skada (artikel 8.4). Vidare påverkar inte bestämmelserna om bl.a. nyttjandeaftalets innehåll och transportörens och infrastrukturförvaltarens skyldigheter de skyldigheter parterna kan ha enligt gällande nationell rätt i den stat där infrastrukturen finns eller som följer av EU-rätten (artikel 5 bis). Det innebär t.ex. att krav på försäkring eller intyg som uppställs i EU-rätten eller annan nationell rätt måste följas vid avtal som ingås enligt CUI (jfr artikel 5.3 bis i CUI). Bland annat måste hänsyn tas till de EU-förpliktelser som är genomförda i järnvägslagen. Dessa offentligrättsliga bestämmelser anger t.ex. förutsättningarna för att licens och säkerhetsintyg ska beviljas, vilket i sin tur är villkor för att få bedriva järnvägstrafik.

I stycket görs undantag från tillämpningen av CUI. På motsvarande sätt som beträffande bl.a. CIV inkorporeras CUI endast till den del

bestämmelserna inte reglerar de fördragsslutande staternas förpliktelser mot varandra eller mot OTIF, se vidare kommentaren till 2 §.

Det är originaltexterna som ska gälla som svensk lag. COTIF 1999 finns i originaltext på franska, engelska och tyska. Genom inkorporeeringen blir alltså dessa språkversioner gällande som svensk lag (se vidare kommentaren till 1 § tredje stycket).

Enligt *andra stycket* ska det som föreskrivs i CUI tillämpas på avtal om nyttjande av järnvägsinfrastruktur för inrikes godstransport och avtal om nyttjande av järnvägsinfrastruktur för inrikes persontransport som omfattas av EU:s tågpassagerarförordning (förordningens tillämpningsområde behandlas i kommentaren till 3 §). Regleringen blir alltså tillämplig inom ett annat geografiskt tillämpningsområde än som anges i CUI.

Beträffande godstrafiken får detta till följd att infrastrukturförvaltaren ansvar för transportörens ekonomiska skada inte enbart omfattar skadestånd som transportören ska betala enligt CIM, när bihanget tillämpas inom sitt vanliga tillämpningsområde, utan också skadestånd som ska betalas enligt den tillämpning av det som föreskrivs i CIM på inrikes trafik som föreskrivs i 6 § andra stycket. På motsvarande sätt ansvarar infrastrukturförvaltaren för transportörens ekonomiska skada till följd av CIV, när det är fråga om en inrikes transport som omfattas av EU:s tågpassagerarförordning. Från tillämpningen på inrikes järnvägstrafik undantas angivna artiklar i CUI, vilka innehåller bestämmelser om bl.a. skiljeförfarande och behörig domstol och vilka är föranledda av internationella förhållanden. Givetvis tillämpas inte heller bestämmelser i CUI som uteslutande reglerar de fördragsslutande staternas förpliktelser mot varandra eller mot OTIF.

Hänvisningen till EU:s tågpassagerarförordning gäller i den ursprungliga lydelsen, en s.k. statisk hänvisning.

9 § Det ansvar för ekonomisk skada för infrastrukturförvaltaren som föreligger enligt 8 § ska också omfatta ekonomisk skada som uppkommer för transportören till följd av dennes skyldigheter enligt artiklarna 16–18 i EU:s tågpassagerarförordning, i den ursprungliga lydelsen, och enligt 14 och 15 §§ lagen (2015:953) om kollektivtrafikresenärers rättigheter.

Avtalsvillkor som i jämförelse med denna paragraf inskränker infrastrukturförvaltaren ansvar är utan verkan mot transportören.

Genom paragrafen utsträcks infrastrukturförvaltaren ansvar enligt CUI för transportörens ekonomiska skada vid persontransport, utöver vad som framgår av 8 §, till att avse ytterligare fall av ekonomisk skada. Övervägandena finns i avsnitt 4.6.

Genom 8 § andra stycket sker en geografisk utvidgning av det ansvar som infrastrukturförvaltaren har enligt artikel 8 i CUI för bl.a. transportörens ekonomiska skada till följd av dennes skadeståndsskyldighet enligt CIV. *Första stycket* i förevarande paragraf innebär härutöver en utvidgning i sak av infrastrukturförvaltaren nämnda ansvar. Denne ansvarar även för transportörens ekonomiska skada till följd av andra skyldigheter som gäller vid persontransporter, vilka inte har sin grund i CIV. Det utvidgade ansvaret är inte begränsat till inrikes transporter, utan

gäller även i de fall transportörens ekonomiska skada har sin grund i en internationell transport som omfattas av EU:s tågpassagerarförordning.

Infrastrukturförvaltarens ansvar enligt förevarande paragraf omfattar transportörens skada till följd av skyldigheterna i artiklarna 16–18 i EU:s tågpassagerarförordning. Enligt artiklarna är transportören skyldig att vid förseningssituationer till resenärerna betala ersättning i förhållande till biljettpriset och tillhandahålla assistans i form av bl.a. måltider, hotellrum och vissa transporter. Transportören är också skyldig att i vissa situationer erbjuda fortsatt resa eller ombokning till den slutliga bestämmelseorten. I den utsträckning sådana åtgärder innebär en kostnad för transportören, som går utöver de kostnader som denne ändå skulle ha haft, omfattas kostnaden av förvaltarens ersättningsansvar. Vidare omfattas transportörens kostnader till följd av skyldigheterna i 14 och 15 §§ lagen om kollektivtrafikresenärers rättigheter. Även dessa bestämmelser gäller skyldigheter för transportören vid förseningssituationer. Resenären ges rätt till antingen ersättning för annan transport, t.ex. med taxi, vid en befarad försening eller prisavdrag vid en konstaterad försening.

Infrastrukturförvaltarens ersättningsansvar gäller endast i den utsträckning transportörens kostnad följer direkt av en skyldighet i nämnda bestämmelser i EU:s tågpassagerarförordning eller lagen om kollektivtrafikresenärers rättigheter. Om transportören har åtagit sig ett större ersättningsansvar eller ytterligare skyldigheter i förhållande till resenären än vad som följer av bestämmelserna, t.ex. genom ett åtagande i de allmänna resevillkoren, omfattas kostnaden i den delen alltså inte av infrastrukturförvaltarens ansvar.

I övrigt regleras infrastrukturförvaltarens ansvar genom 8 §, med de avvikelser som framgår av andra stycket och 10 §. Det innebär att bestämmelserna i CUI tillämpas under de förutsättningar som följer av att de inkorporeras enligt 8 § första stycket eller att det som föreskrivs i bihanget tillämpas enligt 8 § andra stycket. Det utvidgade ansvaret enligt förevarande paragraf avser förseningar i persontrafik. Det är därför CUI:s bestämmelser om infrastrukturförvaltarens ansvar för transportörens ekonomiska skada (till följd av dennes skadeståndsskyldighet enligt CIV) som ska tillämpas. Det ska således vara fråga om en skada som har orsakats av transportören vid nyttjandet av infrastrukturen och som beror på infrastrukturen (artikel 8.1 c i CUI). Ekonomisk skada kan uppkomma även innan transportören har betalat ut ersättning med anledning av en försening. I fråga om ansvarsfrihetsgrund tillämpas artikel 8.2 a i CUI. Infrastrukturförvaltaren är alltså fri från ansvar, om den försening som har gett upphov till skadan har orsakats av omständigheter som inte kan hänföras till själva järnvägsdriften och som infrastrukturförvaltaren inte hade kunnat undgå eller förebygga följderna av, även om infrastrukturförvaltaren hade iakttagit den omsorg som omständigheterna påkallade. Detsamma gäller om förseningen beror på ett sådant beteende av tredje man som förvaltaren inte hade kunnat undvika eller förebygga följderna av. Med tredje man avses bl.a. en annan transportör än den som har orsakats ekonomisk skada till följd av förseningen (artikel 3 e i CUI).

Infrastrukturförvaltarens ansvar är begränsat till skada som har orsakats av transportören vid nyttjandet av den järnvägsinfrastruktur som förvaltaren ställer till förfogande och ansvarar för (jfr artiklarna 3 b och 8 c i CUI). Om det uppstår en försening under en internationell transport

som omfattas av EU:s tågpassagerarförordning, är således infrastrukturförvaltaren ansvarig för transportörens förseningskostnad endast om förseningen orsakats vid användandet av förvaltarens infrastruktur. Ansvaret omfattar inte förseningar som orsakats av annan spårvägsinfrastruktur än järnvägsinfrastruktur. Det gäller även om infrastrukturförvaltaren skulle ansvara också för sådan annan infrastruktur (se artiklarna 1.1 och 3 a i CUI). Hänvisningen till EU:s tågpassagerarförordning gäller i den ursprungliga lydelsen, en s.k. statisk hänvisning.

Av *andra stycket* följer att det som sägs i paragrafen är tvingande till transportörens förmån. Det innebär en skillnad i förhållande till vad som gäller vid en tillämpning av artikel 8 i CUI enligt 8 § (se artikel 8.4 i CUI). Infrastrukturförvaltarens skadeståndsskyldighet enligt första stycket kan alltså inte inskränkas genom villkor i avtal. Ett sådant avtalsvillkor är utan verkan. Bestämmelsen avser inskränkande avtalsvillkor som transportören godtar på förhand. När skadeståndsskyldigheten väl har aktualiserats hindrar bestämmelsen inte att en transportör i det konkreta fallet helt eller delvis efterger ett anspråk som grundar sig på paragrafen, t.ex. genom att ingå ett förlikningsavtal (jfr artikel 20 i CUI).

10 § Om en transportör har rätt till ersättning av infrastrukturförvaltaren enligt 8 eller 9 § och har fått kvalitetsavgift enligt 6 kap. 22 a § järnvägslagen (2004:519) av förvaltaren på grund av samma händelse, ska kvalitetsavgiften räknas av från ersättningen.

Paragrafen innehåller en bestämmelse om avräkning. Övervägandena finns i avsnitt 4.6.

Av paragrafen följer att den kvalitetsavgift som en transportör har fått från infrastrukturförvaltaren ska räknas av från den ersättning som transportören har rätt till enligt 8 eller 9 § när kvalitetsavgiften har betalats på grund av samma händelse som ger rätt till ersättningen. Det kan t.ex. handla om att ett tåg försenas och kvalitetsavgifter betalas och rätt till ersättning uppkommer med anledning av förseningen. Ju högre kvalitetsavgift som har betalats, desto lägre blir alltså det överskjutande belopp som transportören kan ha rätt till. Avräkning kan aktualiseras när transportören har rätt till ersättning för ekonomisk skada till följd av förseningsansvaret både i gods- och persontrafik.

Generella bestämmelser för avtal om transport eller nyttjande av infrastruktur i järnvägstrafik

Beräkningsenhet

11 § Originaltexterna av bestämmelserna i artikel 9.1, 9.2 och 9.5 i COTIF 1999 om beräkningsenhet ska gälla som svensk lag.

I paragrafen finns en bestämmelse om s.k. beräkningsenheter. Den har sin motsvarighet i hittillsvarande 2 § lagen (2015:338) om internationell järnvägstrafik. Övervägandena finns i avsnitt 4.8.

Beräkningsenheter används för att ange olika begränsningsbelopp i CIV, CIM, CUI och EU:s tågpassagerarförordning (som införlivar bestämmelser från CIV). Enligt artikel 9.1 i COTIF 1999 avses med beräkningsenheter särskilda dragningsrätter (SDR), såsom de definieras

av Internationella valutafonden. Av artikel 9.2 framgår hur värdet av en medlemsstats nationella valuta uttryckt i SDR ska beräknas och i artikel 9.5 finns bestämmelser om omräkning av ett belopp som uttrycks i SDR till den nationella valutan i den stat där talan väckts.

Enligt paragrafen ska artikel 9.1, 9.2 och 9.5 i COTIF 1999 gälla som svensk lag. Bestämmelserna om beräkningsenheter blir därmed tillämpliga i de fallen CIV, CIM och CUI tillämpas enligt denna lag eller enligt EU:s tågpassagerarförordning, oavsett om det är fråga om en inrikes eller internationell transport.

Ansvarsbegränsning för personskada

12 § Vid personskada har transportören och infrastrukturförvaltaren rätt att begränsa sitt ansvar till 400 000 särskilda dragningsrätter per person vid en och samma olycka, när det är fråga om sådan ersättning som avses i artikel 27.2 eller 28 b i bilag A till COTIF 1999, artikel 11.2 eller 12 b i bilag E till COTIF 1999 eller artikel 27.2 eller 28 b i bilaga I till EU:s tågpassagerarförordning i den ursprungliga lydelsen.

Genom paragrafen ges transportören och infrastrukturförvaltaren rätt att vid personskador beträffande viss ersättning begränsa sitt ansvar. I fråga om avtal om internationella transporter och avtal om nyttjande av infrastruktur i internationell trafik motsvarar paragrafen hittillsvarande 3 § lagen (2015:338) om internationell järnvägstrafik. Övervägandena finns i avsnitt 4.8.

Med personskada avses dödsfall och annan personskada. I COTIF 1999 och EU:s tågpassagerarförordning används en terminologi som gör åtskillnad mellan dödsfall och personskada. Den terminologin används också i lagen om internationell järnvägstrafik. Förevarande paragraf är tillämplig på motsvarande skador.

Hittillsvarande ordning enligt 3 § lagen om internationell järnvägstrafik innebär att transportören och infrastrukturförvaltaren har rätt att begränsa sitt ansvar enligt angivna artiklar i CIV, CUI och EU:s tågpassagerarförordning, om det är fråga om ett avtal om internationell transport. Rätten till beloppsbegränsning gäller alltså oavsett om CIV tillämpas enligt fördraget eller enligt EU:s tågpassagerarförordning. Den bestämmelsen flyttas till förevarande paragraf, men begränsningen till internationella transporter tas bort. Transportören och infrastrukturförvaltaren ges således rätt att begränsa sitt ansvar vid samtliga avtal om transport på vilka CIV är tillämpligt enligt vad som anges i EU:s tågpassagerarförordning eller lagen. Samma rätt till ansvarsbegränsning finns beträffande transportörens och infrastrukturförvaltarens ansvar för personskada enligt 8 §.

Transportören och infrastrukturförvaltaren har rätt att begränsa sitt ansvar till ett belopp om 400 000 särskilda dragningsrätter (SDR) per person vid en och samma olycka. Vad som avses med SDR anges i artikel 9 i COTIF 1999 som genom 11 § gäller som svensk lag. För närvarande motsvarar 400 000 SDR ca 4,7 miljoner kronor.

Rätten till ansvarsbegränsning avser endast ersättning för inkomstförlust och underhåll till efterlevande. Den omfattar alltså inte t.ex. kostnader för vård och transport.

Om det visas att transportören eller infrastrukturförvaltaren har orsakat skadan genom en handling eller underlåtenhet antingen i avsikt att vålla en sådan skada eller hänsynslöst och med insikt om att en sådan skada sannolikt skulle uppkomma, gäller inte ansvarsbegränsningen (se artikel 48 i CIV, artikel 15 i CUI och artikel 48 i bilaga I till EU:s tågpassagerarförordning).

Begränsningsregeln kan vara tillämplig även vid en skadeståndstalan enligt allmänna skadeståndsregler (se artikel 52 i CIV, artikel 19 i CUI och artikel 52 i bilaga I till EU:s tågpassagerarförordning).

Hänvisningen till EU:s tågpassagerarförordning gäller i den ursprungliga lydelsen, en s.k. statisk hänvisning.

Beslut om sakkunnig

13 § Om parterna i ett fall som avses i artikel 54 i bilag A till COTIF 1999, artikel 42 i bilag B till COTIF 1999 eller artikel 54 i bilaga I till EU:s tågpassagerarförordning i den ursprungliga lydelsen inte kan enas om en viss sakkunnig, ska tingsrätten på den ort där godset, resgodset eller fordonet finns efter ansökan utse en sakkunnig.

Vid handläggning i domstol av ett ärende enligt första stycket tillämpas i övrigt lagen (1996:242) om domstolsärenden.

Paragrafen, som reglerar möjligheten att få en sakkunnig förordnad, motsvarar hittillsvarande 7 § lagen (2015:338) om internationell järnvägstrafik. Övervägandena finns i avsnitt 4.8.

I artikel 54 i CIV och artikel 42 i CIM finns bestämmelser om hur parterna ska förfara om gods, resgods eller fordon skadas eller delvis går förlorat i samband med en transport. Av *första stycket* följer att om transportören och den som har rätt till egendomen inte är överens om vissa förhållanden som rör skadan eller förlusten, t.ex. skadans omfattning eller orsak, och inte heller kan enas om en sakkunnig person som ska fastställa dessa omständigheter, kan parterna begära att en sakkunnig utses av domstol. Bestämmelsen i CIV är införlivad i EU:s tågpassagerarförordning.

Enligt hittillsvarande 7 § lagen om internationell järnvägstrafik ska tingsrätten på den ort där godset, resgodset eller fordonet finns efter ansökan utse en sakkunnig i fall som avses i bestämmelserna i CIV och CIM. Bestämmelsen flyttas till förevarande paragraf. Till följd av att det som föreskrivs CIM tillämpas på inrikes godstransporter (6 § andra stycket) får bestämmelsen ett vidare geografiskt tillämpningsområde än hittillsvarande bestämmelse. Dessutom utvidgas bestämmelsen till att även omfatta fall när artikel 54 i CIV tillämpas enligt EU:s tågpassagerarförordning.

Hänvisningen till EU:s tågpassagerarförordning gäller i den ursprungliga lydelsen, en s.k. statisk hänvisning.

Av *andra stycket* följer att en ansökan om utseende av sakkunnig handläggs enligt lagen (1996:242) om domstolsärenden.

Processrättsliga bestämmelser

14 § I fråga om järnvägstrafik som regleras i COTIF 1999 ska originaltexterna av bestämmelserna i artiklarna 11 (om ställande av säkerhet), 12 (om verkställande av domar, kvarstad och utmätning) och 32 (om preskription och verkställighet) gälla som svensk lag.

Paragrafen, som innebär att artiklarna 11, 12 och 32 i COTIF 1999 inkorporeras i svensk rätt, har sin motsvarighet i hittillsvarande 2 § lagen (2015:338) om internationell järnvägstrafik. Övervägandena finns i avsnitt 4.2.

De angivna artiklarna i COTIF 1999 innehåller en reglering av vissa internationella processrättsliga frågor som aktualiseras vid en tillämpning av COTIF 1999. Här finns bestämmelser om förbud mot att kräva säkerhet för betalning av rättegångskostnader i rättsliga förfaranden som grundas på reglerna i CIV, CIM, CUV eller CUI, om verkställighet av utländska domar, om vissa särskilda förutsättningar för beslut om kvarstad och utmätning i internationella förhållanden och om preskriptionsavbrott i samband med det särskilda skiljeförfarande som föreskrivs i fördraget. (För en närmare beskrivning av bestämmelserna samt relationen till EU-rättsliga bestämmelser om verkställighet av domar, se prop. 2014/15:58 s. 41 f.). Bestämmelserna gäller endast vid internationella förhållanden.

I 15 och 16 §§ finns bestämmelser som kompletterar artikel 12 i COTIF 1999, bl.a. om förfarandet för att förklara en utländsk dom eller annan exekutionstitel verkställbar i Sverige. I 16 § finns också bestämmelser om verkställighet av dom eller annan exekutionstitel.

Förfarande för verkställbarhet av en utländsk exekutionstitel

15 § En ansökan om att en utländsk dom eller annan utländsk exekutionstitel ska förklaras verkställbar enligt artikel 12 eller 32 i COTIF 1999 görs hos tingsrätten. Regeringen kan med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen meddela föreskrifter om vilka tingsrätter som får pröva en ansökan.

Sökanden ska tillsammans med ansökan ge in

1. exekutionstiteln i original eller i kopia som har bestyrkts av en behörig myndighet, och

2. en förklaring av en behörig myndighet i den stat där exekutionstiteln har upprättats att den avser en tvist som omfattas av COTIF 1999 samt att den får verkställas i den staten och, i fråga om en domstols dom, att den har fått laga kraft.

Vid handläggning i domstol av ett ärende enligt denna paragraf tillämpas i övrigt lagen (1996:242) om domstolsärenden.

I paragrafen finns bestämmelser om förfarandet för att en utländsk exekutionstitel ska förklaras verkställbar enligt artikel 12 eller 32 i COTIF 1999. Den motsvarar hittillsvarande 4 § lagen (2015:338) om internationell järnvägstrafik. Övervägandena finns i avsnitt 4.2.

En ansökan om verkställbarhetsförklaring ska enligt *första stycket* göras hos tingsrätten. En upplysning lämnas också om att regeringen meddelar föreskrifter om vilka av landets tingsrätter som ska vara behöriga att pröva en ansökan.

Av *andra* och *tredje styckena* framgår vilka handlingar som ska ges in tillsammans med ansökan och att lagen om domstolsärenden är tillämplig på domstolarnas handläggning. Till skillnad från hittillsvarande ordning innehåller paragrafen inte några särskilda bestämmelser om att tingsrätten får kräva att handlingar som ges in i ärendet ska förses med bevis om utfärdarens behörighet eller om översättning av handlingar. I dessa frågor tillämpas i stället de allmänna bestämmelserna i lagen om domstolsärenden.

Verkställighet av en utländsk exekutionstitel

16 § Om en dom eller annan exekutionstitel förklaras verkställbar, verkställs den på samma sätt som en svensk dom som har fått laga kraft.

Paragrafen innehåller en bestämmelse om vad som gäller för verkställighet av utländska exekutionstitlar som förklarats verkställbara (jfr 15 §). Den motsvarar hittillsvarande 5 § lagen (2015:338) om internationell järnvägstrafik. Övervägandena finns i avsnitt 4.2.

Infrastrukturförvaltarens ansvar för skada som har tillfogats i annat fall

Infrastrukturförvaltarens grundläggande ansvar

17 § Infrastrukturförvaltaren ansvarar för person- eller sakskada till följd av järnvägs-, tunnelbane- eller spårvägsdrift inom Sverige även om förvaltaren inte har vållat skadan.

Paragrafen innehåller en bestämmelse om ansvar i vissa fall när tredje man har tillfogats person- eller sakskada till följd av järnvägs-, tunnelbane- eller spårvägsdrift. Den motsvarar hittillsvarande 5 kap. 1 § första stycket järnvägstrafiklagen (1985:192). Övervägandena finns i avsnitt 4.7.

I paragrafen finns den grundläggande bestämmelsen om det särskilda s.k. spårdriftsansvaret. Ansvaret innebär, något förenklat, att infrastrukturförvaltaren har ett strikt ansvar för person- eller sakskada som har tillfogats någon till följd av spårdriften och som inte omfattas av andra ansvarsbestämmelser i denna lag eller i EU:s tågpassagerarförordning. Det innebär att ansvaret i princip är subsidiärt i förhållande till ansvarsregleringen i avtalsförhållanden och i huvudsak gäller i förhållande till tredje man. Från det strikta ansvaret i förevarande paragraf görs undantag i 18–20 §§.

I paragrafen anges de grundläggande förutsättningarna för spårdriftsansvaret. I likhet med hittillsvarande ordning enligt 1985 års järnvägstrafiklag är ansvaret knutet till drift av vissa spåranläggningar: järnväg, tunnelbana och spårväg. Utmärkande för järnväg är bl.a. att det är fråga om en inte alltför kort spåranläggning på vilken fordon som är avsedda för transport förflyttas (se prop. 1983/84:117 s. 100). En museijärnväg kan vara en järnväg i bestämmelsens mening. Tunnelbana och spårväg har samma innebörd som enligt lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg.

Med spårdrift avses liksom hittills först och främst spårfordonens förflyttning på banan, förberedelserna för en sådan förflyttning och över huvud taget sådan skötsel och vård av fordonen som sker medan dessa

befinner sig på banan. Även skador som uppkommer under uppehåll i en transport torde omfattas av spårdriften. I regel omfattas även lastning och lossning av gods, dock inte när hela vagnslaster lastas eller lossas genom transportkundens försorg. Till spårdriften hör däremot inte hantering av gods i godsexpeditioner och magasin och inte heller överföring av gods till eller från sådana lokaler. Verksamhet som äger rum på stationerna utanför det egentliga spårområdet kan i regel inte anses höra till spårdriften och inte heller verksamhet i verkstäder eller liknande anläggningar. Skador som orsakas av elektrisk ström utan närmare samband med spårdriften, t.ex. genom beröring av en luftledning eller en strömskena, omfattas heller inte av ansvaret för spårdriften. På sådana skador tillämpas i stället elsäkerhetslagen (2016:732). Vidare omfattas inte skador som kan uppkomma vid normal spårtrafik som sker utan missöden, t.ex. sprickbildning i en byggnad som orsakats av skakningar. När det gäller en sådan skada kan det i stället finnas möjlighet att vända sig mot den som svarar för miljöskador enligt 32 kap. miljöbalken. Någon ändring av vad som avses med spårdrift i förhållande till 1985 års järnvägstrafiklag är inte avsedd. Den närmare innebörden av uttrycket och vilka skador som omfattas av spårdriftsansvaret behandlas i prop. 1983/84:117 s. 214–217, 301–304 och 317–320.

Spårdriftsansvaret är geografiskt avgränsat till bana inom Sverige. Tillämpningsområdet är därmed snävare än enligt hittillsvarande ordning där ansvaret också gäller ombord på svensk tågfarja. Vid transport med tågfarja kan sjölagens (1994:1009) ansvarsregler aktualiseras.

Det är infrastrukturförvaltaren som ansvarar för skada enligt paragrafen. Enligt hittillsvarande ordning är ”järnvägen” ansvarigt subjekt (angående detta uttryck, se prop. 1994/95:111 s. 32 f.). Infrastrukturförvaltare definieras i CUI (se kommentaren till 8 §), men omfattar i förevarande paragraf inte endast den som ställer järnvägsinfrastruktur till förfogande och ansvarar för denna utan också den som har samma funktion när det gäller infrastruktur för tunnelbana eller spårväg. I likhet med hittillsvarande ordning är ansvaret i grunden strikt. Om en person eller sakskada har uppstått till följd av spårdriften, är infrastrukturförvaltaren ansvarig oberoende av om vållande föreligger från dennes sida eller inte. Ansvaret kanaliseras alltså till infrastrukturförvaltaren. Regleringen hindrar inte att infrastrukturförvaltaren riktar återkrav mot den som har orsakat skadan, med stöd av trafikeringsavtalet eller enligt allmänna skadeståndsrättsliga bestämmelser, om det är en transportör som har orsakat skadan (jfr prop. 1983/84:117 s. 83 och 319). Vidare finns det inget som hindrar att en skadelidande för talan mot annan, t.ex. transportören, med stöd av allmänna skadeståndsrättsliga bestämmelser, som i sådant fall bygger på vållande.

I likhet med vad som gäller enligt hittillsvarande ordning finns det ingen beloppsbegränsning för ersättning enligt förevarande paragraf (se kommentaren till 21 §).

Undantag från ansvaret

18 § Infrastrukturförvaltarens ansvar enligt 17 § gäller inte

1. för person- eller sakskada som har tillfogats en resenär under resa eller som har uppkommit på egendom under transport,

2. för sakskada som har tillfogats ett järnvägs-, tunnelbane- eller spårvägsföretag vid nyttjandet av infrastrukturen eller för skada som har tillfogats någon som tillhandahåller järnvägsvagnar som är avsedda att nyttjas för transport, eller

3. för person- eller sakskada som omfattas av någon annan bestämmelse i denna lag eller i EU:s tågpassagerarförordning eller om annat följer av 19 eller 20 §.

I paragrafen görs undantag från infrastrukturförvaltarens grundläggande ansvar enligt 17 §. Övervägandena finns i avsnitt 4.7.

Avsikten är att spårdriftsansvaret, liksom enligt hittillsvarande ordning, inte ska omfatta skador för vilket ansvaret regleras i andra bestämmelser om ansvar vid spårtrafik, dvs. bestämmelser i denna lag eller i EU:s tågpassagerarförordning. I *punkt 1* anges därför att spårdriftsansvaret inte omfattar person- eller sakskada som har tillfogats en resenär under resa. När det gäller skada som tillfogas en resenär gäller i stället bestämmelserna i CIV, vilka tillämpas genom EU:s tågpassagerarförordning och inkorporeras genom 2 §. Till följd av 4 § ska det som föreskrivs i bestämmelserna om skadeståndsansvar för resenärer och resgods i CIV även tillämpas på resor med sådana järnvägstjänster som inte omfattas av förordningens tillämpningsområde och på resor på tunnelbana eller spårväg. Transportörens ansvar för personskada enligt CIV förutsätter att skadan uppkommer till följd av att en resenär skadas genom en olyckshändelse som har samband med järnvägsdriften och som inträffar medan resenären uppehåller sig i ett järnvägsfordon eller stiger på eller av ett sådant fordon (jfr artikel 26). Uttrycket ”under resa” i förevarande paragraf ska förstås så att det avser situationer när transportören ansvarar enligt CIV, dvs. när resenären befinner sig ombord på spårfordonet eller stiger av eller på detta.

Enligt vad som framgår av punkt 1 omfattar spårdriftsansvaret inte heller skada som har uppkommit under en godstransport. I fråga om skada på gods gäller bestämmelserna i CIM, vilka ska tillämpas enligt 6 §. I CIM regleras ansvaret för skada som uppkommer till följd av att godset helt eller delvis går förlorat eller skadas under transporten, dvs. från det att godset tas emot till dess att det lämnas ut, samt för skada som uppkommer till följd av att leveransfristen överskrids (artikel 23). Det finns även bestämmelser om ansvar vid transport av järnvägsfordon som gods (artikel 24). Samtliga sådana skador för vilka ansvaret regleras i CIM undantas från spårdriftsansvaret (jfr punkt 3). Det kan tänkas att det ingås ett avtal om godstransport till en stat utanför CIM:s geografiska tillämpningsområde och på vilket bihanget därför inte ska tillämpas enligt 6 §. Inte heller i ett sådant fall gäller spårdriftsansvaret för skada som har uppkommit på egendom under transport på bana inom Sverige.

I *punkt 2* görs ytterligare avgränsningar av vilka skador som omfattas av spårdriftsansvaret. Ansvaret gäller inte för en sakskada som har tillfogats ett järnvägsföretag vid nyttjandet av infrastrukturen. Undantaget, som motiveras av att det inte längre är ”järnvägen” som är ansvarig för skador till följd av spårdriften, saknar motsvarighet i 1985 års järnvägstrafiklag. Med järnvägsföretag avses ett företag som använder järnvägsinfrastrukturen (jfr t.ex. artikel 26.2 c i CIV). För att undantaget ska bli tillämpligt behöver det inte vara fråga om ett järnvägsföretag som utför en transport vid skadetillfället. Det kan t.ex. vara fråga om ett järnvägs-

företag som utför underhållsarbeten. För en skada som inte uppkommit vid företagets användning av infrastrukturen kan dock spårdriftsansvaret gälla, t.ex. om en bil som tillhör företaget skadas av ett annat järnvägsföretags tåg. Undantaget får till följd att ett järnvägsföretag som råkar ut för en sakskada vid sin användning av infrastrukturen får reglera det avtalsvägen med infrastrukturförvaltaren eller det järnvägsföretag som har orsakat skadan, eller får använda sig av allmänna skadeståndsrättsliga regler. Om företaget utför en transport enligt CIV eller CIM och tillfogas skada som beror på infrastrukturen, är dock infrastrukturförvaltaren ansvarig enligt CUI (se vidare kommentaren till 8 §). På motsvarande sätt som för järnvägsföretag undantas sakskada som tillfogas ett tunnelbane- eller spårvägsföretag från det särskilda spårdriftsansvaret.

Vidare undantas genom punkt 2 sakskada som har tillfogats någon som tillhandahåller järnvägsvagnar som är avsedda att nyttjas för att utföra transport. Undantaget avser alltså skada som har tillfogats någon i dennes egenskap av tillhandahållare av sådana vagnar. Enligt CUV, som ska tillämpas (se 7 §), är utgångspunkten att det järnvägsföretag som nyttjar vagnen är ansvarigt för skada till följd av förlust av eller skada på vagnen och dess tillbehör (artikel 4). Den som tillhandahåller vagnen kan således inte åberopa infrastrukturförvaltarens spårdriftsansvar för att få ersättning för en sådan skada.

Undantagen för skada under transport (punkt 1) och för skada som har tillfogats bl.a. ett järnvägsföretag och den som tillhandahåller järnvägsvagnar täcker inte in alla skador som omfattas av andra ansvarsbestämmelser i lagen eller i EU:s tågpassagerarförordning. I *punkt 3* anges därför att spårdriftsansvaret inte heller gäller i andra fall, om skadan omfattas av en annan bestämmelse i lagen eller i EU:s tågpassagerarförordning. I förhållande till CUV innebär det att även en skada som har orsakats av en vagn som tillhandahållits för transport undantas från spårdriftsansvaret, om skadan har tillfogats en avtalspart. I stället ansvarar som utgångspunkt den som har tillhandahållit vagnen för en sådan skada (artikel 7 i CUV). Vidare undantas skador för vilka infrastrukturförvaltaren eller transportören ansvarar enligt CUI, i den utsträckning som CUI ska tillämpas enligt 8 §. Spårdriftsansvaret omfattar således inte t.ex. person- eller sakskada som infrastrukturförvaltaren eller transportören tillfogar den andra partens personal (se kommentaren till 8 §). Däremot gäller spårdriftsansvaret för person- eller sakskada som infrastrukturförvaltaren eller transportören har orsakat den egna personalen, eftersom ansvaret i dessa fall inte regleras i CUI. CUI är inte heller tillämpligt vid tunnelbane- eller spårvägsdrift, vilket innebär att spårdriftsansvaret i dessa fall kan omfatta skada på såväl den egna som andra aktörers personal. I fråga om personskada gäller inte heller spårdriftsansvaret för skada som har tillfogats någon som följer med en godstransport på vilken CIM ska tillämpas enligt 6 §. I stället tillämpas bestämmelserna i CIV om transportörens ansvar för personskada (se kommentaren till 6 §).

Av punkt 3 framgår också att ytterligare undantag från spårdriftsansvaret görs i 19 och 20 §§.

19 § Infrastrukturförvaltaren är fri från ansvar enligt 17 §, om skadan har orsakats av omständigheter som inte kan hänföras till själva järnvägs-,

tunnelbane- eller spårvägsdriften och som infrastrukturförvaltaren inte hade kunnat undgå eller förebygga följderna av även om infrastrukturförvaltaren hade iakttagit den omsorg som omständigheterna krävde.

I paragrafen görs ytterligare undantag från infrastrukturförvaltarens grundläggande ansvar enligt 17 § i vissa force majeureliknande situationer. Paragrafen motsvarar hittillsvarande 5 kap. 2 § andra stycket järnvägstrafiklagen (1985:192). Övervägandena finns i avsnitt 4.7.

Enligt paragrafen föreligger ansvarsfrihet, om skadan beror på någon omständighet som inte är att hänföra till själva spårdriften och som infrastrukturförvaltaren inte hade kunnat undgå eller förebygga följderna av även om infrastrukturförvaltaren hade iakttagit den omsorg som omständigheterna påkallade. Ansvarsfrihet föreligger sålunda, om skadan visserligen är en följd av spårdriften men beror på någon omständighet som inte är att hänföra till själva spårdriften. Det kan t.ex. handla om fall när skadan har orsakats av en naturhändelse eller sabotage. I förhållande till hittillsvarande bestämmelse i 5 kap. 2 § andra stycket 1985 års järnvägstrafiklag har bestämmelsen en något annorlunda lydelse när det gäller vilken omsorg som krävs för ansvarsfrihet. Lydelsen har valts mot bakgrund av hur motsvarande bestämmelser i COTIF 1999 är formulerade (se t.ex. artikel 26.2 a i CIV och artikel 8.2 a i CUI), men någon skillnad i sak är inte avsedd. För ansvarsfrihet räcker det således inte att infrastrukturförvaltaren har visat den grad av omsorg som krävs för att vållande ska anses uteslutet. Det krävs alltså att infrastrukturförvaltaren inte hade kunnat undgå den omständighet som orsakat skadan och inte heller hade kunnat undvika att omständigheten medförde skadan, även om förvaltaren hade vidtagit alla åtgärder som rimligen hade kunnat krävas av förvaltaren (se prop. 1975/76:7 s. 63–69 och prop. 1983/84:117 s. 318–320).

20 § Om en förare eller passagerare i ett motordrivet fordon som är i trafik skadas eller om ett sådant fordon eller egendom som transporteras med fordonet skadas, är infrastrukturförvaltaren ansvarig enligt 17 § endast om någon på infrastrukturförvaltarens eller transportörens sida uppsåtligt eller av oaksamhet har vållat skadan eller om skadan har orsakats genom bristfällighet i någon anordning för driften.

I paragrafen görs ett ytterligare undantag från det strikta ansvaret enligt 17 § för vissa skador som uppkommer vid sammanstötning mellan ett spårfordon och ett motordrivet fordon. Paragrafen motsvarar hittillsvarande 5 kap. 2 § järnvägstrafiklagen (1985:192). Övervägandena finns i avsnitt 4.7.

Bestämmelsen reglerar, tillsammans med en motsvarande bestämmelse i 11 § tredje stycket trafikskadelagen (1975:1410), den inbördes ansvarigheten mellan motorfordonssidan och spårsidan vid i första hand s.k. plankorsningsolyckor. Undantaget innebär att infrastrukturförvaltarens strikta ansvar inte gäller för person- eller sakskada som till följd av spårtrafiken uppkommer på motorfordonssidan. Ansvaret vid sammanstötningar med motordrivna fordon är i stället utformat så att infrastrukturförvaltaren ansvarar vid uppsåtligt eller oaksamt vållande på den egna sidan. Infrastrukturförvaltaren har således, liksom hittills, ett princi-

palansvar för skada som har vållats genom oaktsamhet av infrastrukturförvaltarens anställda eller andra som denne anlitar för verksamheten. Om skadan har orsakats genom bristfällighet i någon anordning av betydelse för spårtrafiken, ansvarar dock infrastrukturförvaltaren oavsett om det föreligger uppsåtligt eller oaktsamt vållande på dennes sida eller inte (se prop. 1983/84:117 s. 217), om inte infrastrukturförvaltaren är fri från ansvar enligt 19 §. Infrastrukturförvaltaren ansvarar även vid uppsåtligt eller oaktsamt vållande på transportörens sida, vilket är en följd av att det inte längre är ”järnvägen” som är ansvarigt rättssubjekt. Bestämmelsen hindrar inte att infrastrukturförvaltaren riktar återkrav mot transportören, jfr kommentaren till 17 §.

Om en förare eller passagerare i ett motordrivet fordon som är i trafik skadas vid sammanstötning med ett spårfordon, har de enligt trafikskadelagen rätt till trafikskadeersättning på objektiv grund från det egna fordonets trafikförsäkring (jfr 10 § trafikskadelagen).

Skadeståndets bestämmande m.m.

21 § I fråga om skadestånd enligt 17 § ska 5 kap. 1–5 och 7 §§ och 6 kap. 1–4 §§ skadeståndslagen (1972:207) tillämpas.

Om någon på den skadelidandes sida har medverkat till skador på nötkreatur eller hästar under betesgång eller på renar, kan skadeståndet jämkas endast om medverkan har skett uppsåtligt eller genom grov vårdslöshet.

Skadas ett motordrivet fordon som är i trafik eller egendom som transporteras med ett sådant fordon, ska medverkan till denna sakskada anses föreligga, om vållande i samband med förandet av det skadade fordonet eller det fordon som den skadade egendomen transporterades med eller bristfällighet på fordonet har medverkat till skadan.

Paragrafen innehåller bl.a. regler om hur skadestånd enligt 17 § ska bestämmas. Den motsvarar hittillsvarande 5 kap. 3 § järnvägstrafiklagen (1985:192). Övervägandena finns i avsnitt 4.7.

I COTIF 1999 finns bestämmelser om hur skadestånd ska bestämmas som ska tillämpas på avtal om såväl inrikes som internationella transporter enligt vad som anges i EU:s tågpassagerarförordning och denna lag. Således finns bestämmelser om begränsning av skadeståndets storlek om en resenär eller gods skadats i CIV och CIM. För skadestånd som en infrastrukturförvaltare ska betala enligt 17 § gäller däremot inte några sådana beräknings- eller begränsningsregler. I *första stycket* klargörs att skadeståndet i sådana fall ska fastställas enligt allmänna skadeståndsrättsliga bestämmelser.

Hänvisningen till 6 kap. 1 § skadeståndslagen innebär att sådant skadestånd för personskada som kan åläggas enligt 17 § får jämkas i vissa fall av kvalificerad medverkan till skadan på den skadelidandes sida. Jämkning kan alltså ske, om den skadelidande uppsåtligt eller genom grov vårdslöshet har medverkat till skadan. Också enkel vårdslöshet kan i ett specialfall föranleda jämkning, nämligen när en förare av ett motordrivet fordon vårdslöst har medverkat till skadan och därvid också gjort sig skyldig till trafiknykterhetsbrott. Om den skadade personen avlider, får skadestånd till de efterlevande jämkas, om den avlidne uppsåtligt har medverkat till dödsfallet.

I fråga om sakskadador innebär skadeståndslagens jämningsregler att jämkning i allmänhet ska kunna äga rum, om vårdslöshet på den skadelidandes sida har medverkat till skadan. Från denna huvudregel görs emellertid i paragrafens *andra stycke* undantag när skadeståndet avser ersättning för skada på nötkreatur eller hästar under betesgång eller på renar (se om detta prop. 1983/84:117 s. 219).

Paragrafens hänvisning till skadeståndslagen omfattar vidare 6 kap. 2 § om jämkning av skadestånd som är oskäligt betungande med hänsyn till den skadeståndsskyldiges ekonomiska förhållanden. När det gäller större infrastrukturförvaltare finns det i regel inte något utrymme för jämkning av ekonomiska skäl. Beträffande mindre infrastrukturförvaltare skulle dock jämkning på denna grund kunna bli aktuell (jfr prop. 1983/84:117 s. 219).

Om två eller flera rättssubjekt är ansvariga för samma skada, följer det av den allmänna bestämmelsen i 6 kap. 4 § skadeståndslagen att de solidariskt ansvarar för det skadestånd som skadan föranleder. Den av de solidariskt skadeståndsskyldiga som har fått utge skadestånd kan ofta regressvis kräva tillbaka åtminstone en del av vad han eller hon har betalat från någon annan skadeståndsskyldig. Principen om solidariskt ansvar gäller också om en eller båda av de skadeståndsskyldiga svarar på annan grund än skadeståndslagen (jfr 1 kap. 1 § skadeståndslagen). När det gäller spårdriftsansvaret får bestämmelsen i praktiken liten användning i förhållandet mellan olika infrastrukturförvaltare, eftersom det sällan eller aldrig förekommer att någon bandel förvaltas av flera rättssubjekt gemensamt. För det fall transportören genom vårdslöshet har vållat en skada som infrastrukturförvaltaren svarar för enligt sitt spårdriftsansvar, har det antagits att infrastrukturförvaltaren normalt har rätt till regress enligt det trafikeringsavtal som har ingåtts mellan parterna (se prop. 1983/84:117 s. 83).

Tredje stycket innehåller en kompletterande jämningsregel vid skadestånd som en infrastrukturförvaltare ska betala för sakskadador på ett motordrivet fordon i trafik eller på egendom som transporteras med ett sådant fordon. Enligt bestämmelsen kan jämkning ske vid sådana skador inte bara i fall som avses i första stycket, nämligen när den skadelidande eller någon som enligt vanliga skadeståndsrättsliga principer identifieras med honom eller henne har medverkat till skadan, utan också när annars vållande i samband med förandet av det motordrivna fordonet eller bristfällighet på fordonet har medverkat till skadan. Regeln har tillkommit mot bakgrund av bestämmelsen om trafikskadeersättning vid skada på spårfordon eller på personer eller egendom i ett sådant fordon (11 § tredje stycket trafikskadelagen [1975:1410]). Den är ett utflöde av principen att de omständigheter som utgör grund för den egna sidans (i detta fall motorfordonssidan) ersättningskyldighet också ska kunna föranleda jämkning av den ersättning som motsidan ska betala (se prop. 1983/84:117 s. 220).

Preskription

22 § En fordran enligt 17 § upphör, om talan inte väcks

1. vid dödsfall: inom tre år från dödsfallet men inte senare än fem år från den händelse som ledde till dödsfallet,

2. vid personskada som inte har lett till döden: inom tre år från den händelse som orsakade skadan, eller

3. vid sakskada: inom tre år från den händelse som orsakade skadan.

Vid återkrav mot en infrastrukturförvaltare enligt 20 § tredje stycket trafikskadelagen (1975:1410) ska fristen att väcka talan alltid vara minst ett år från den betalning som grundade återkravet.

Paragrafen reglerar preskription av fordringar som omfattas av spårdriftsansvaret enligt 17 §. Bestämmelserna i första stycket motsvarar hittillsvarande 1 kap. 5 § järnvägstrafiklagen (1985:192), men är begränsade till att avse utomobligatoriska förhållanden. Andra stycket har ingen motsvarighet i den lagen. Övervägandena finns i avsnitt 4.7.

Bestämmelserna omfattar fordringar enligt 17 §. De krav som kan bli föremål för preskription enligt bestämmelsen är alltså ersättning för person- eller sakskada som har tillfogats någon till följd av järnvägs-, tunnelbane- eller spårvägsdrift. Det handlar i huvudsak om skada som har tillfogats tredje man men också vissa fall av skada som har tillfogats infrastrukturförvaltarens eller transportörens personal (se kommentarerna till 17, 18 och 20 §§). Preskription av andra fordringar som har uppkommit i ett avtalsförhållande regleras i COTIF 1999, som tillämpas som svensk lag.

Enligt *första stycket* preskriberas en fordran med anledning av person- eller sakskada, om talan inte väcks inom tre år från den händelse som orsakade skadan. Om den skadade personen har avlidit, räknas preskriptionstiden i stället från tidpunkten för dödsfallet, men talan måste väckas senast fem år efter den händelse som ledde till dödsfallet. Det är fråga om s.k. specialpreskription som ska tillämpas i stället för de allmänna reglerna i preskriptionslagen (1981:130).

Preskriptionstiden avbryts genom att talan väcks, dvs. i allmänhet genom att käranden lämnar in en skriftlig ansökan om stämning till tingsrätten.

I fråga om preskriptionens verkan utformas paragrafen på så sätt att fordringsrätten upphör, inte bara möjligheten att göra fordringen gällande genom ett käromål. Vid specialpreskription innebär det, utan att det har ansetts nödvändigt att särskilt ange det i lagtexten, att fordran inte får göras gällande på annat sätt, såsom genom ett genkäromål eller kvittningsvis.

I *andra stycket* finns en bestämmelse om förlängd preskriptionsfrist vid återkrav enligt trafikskadelagen. Fristen kan bli längre vid återkrav mot en infrastrukturförvaltare enligt 20 § tredje stycket trafikskadelagen. Det handlar normalt om återkrav som grundar sig på de särskilda bestämmelserna om infrastrukturförvaltarens ansvar vid sammanstötning med ett motordrivet fordon (20 §). Fristen för att väcka talan är i sådana fall alltid minst ett år från den betalning som grundade återkravet. Återkrav kan alltid framställas inom den allmänna fristen i första stycket, om den löper ut senare än ettårsfristen enligt förevarande stycke.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

1. Denna lag träder i kraft den 1 juli 2018.

2. Genom lagen upphävs järnvägstrafiklagen (1985:192) och lagen (2015:338) om internationell järnvägstrafik. Prop. 2017/18:62

3. I fråga om avtal om nyttjande av infrastruktur i järnvägstrafik som har ingåtts före ikraftträdandet ska den nya lagen gälla för en skadehändelse som har inträffat efter ikraftträdandet.

Övervägandena om ikraftträdande- och övergångsbestämmelser finns i avsnitt 4.9.

Lagen träder enligt *punkt 1* i kraft den 1 juli 2018. I fråga om de avtal som regleras i lagen finns inte några övergångsbestämmelser, utom i de fall som anges i punkt 3. Enligt allmänna principer är det tidpunkten för avtalets ingående som avgör om tidigare gällande bestämmelser ska tillämpas på avtalet eller inte. De nya bestämmelserna ska tillämpas på ett avtal, t.ex. ett avtal om resa, om avtalet har ingåtts efter ikraftträdandet; i annat fall tillämpas äldre bestämmelser. På samma sätt är avtalstidpunkten avgörande för om bestämmelsen om specialpreskription i 5 § i den nya lagen ska tillämpas. Om det avtal som ligger till grund för transporten har ingåtts före ikraftträdandet, tillämpas de allmänna bestämmelserna i preskriptionslagen (1981:130). Av allmänna principer följer också att 5 kap. i den upphävda järnvägstrafiklagen ska tillämpas på utomobligatorisk skada, om skadehändelsen har inträffat före ikraftträdandet. Det innebär bl.a. att bestämmelsen i den nya lagen om förlängd preskriptionstid vid återkrav av utgiven trafikskadeersättning (22 §) endast tillämpas på skada som har inträffat efter ikraftträdandet.

Av *punkt 2* framgår att lagen ersätter 1985 års järnvägstrafiklag och lagen om internationell järnvägstrafik.

I *punkt 3* regleras avtal om nyttjande av infrastruktur i järnvägstrafik. Som framgår följer det av allmänna principer att äldre bestämmelser ska tillämpas på ett sådant avtal, om avtalet har ingåtts före ikraftträdandet. Om ett avtal om nyttjande av infrastruktur för inrikes trafik har ingåtts före ikraftträdandet, ska bestämmelserna i CUI därför tillämpas på avtalet endast om parterna har avtalat om detta. Detta har betydelse bl.a. i fråga om CUI:s bestämmelser om själva nyttjandeavtalet, exempelvis dess innehåll och form (artikel 5) samt upphörande (artikel 7). I CUI finns också bestämmelser om infrastrukturförvaltarens och transportörrens ansvar för skada (se t.ex. artiklarna 8 och 9). När det gäller skada är avtalet inte ensamt avgörande för om de nya bestämmelserna ska tillämpas. Enligt övergångsbestämmelsen ska den nya lagen tillämpas på en skadehändelse som har inträffat efter ikraftträdandet, även om avtalet har ingåtts före ikraftträdandet. Infrastrukturförvaltarens ansvar enligt 9 § gäller då t.ex. förseningar som har inträffat efter ikraftträdandet.

6.2 Förslaget till lag om ändring i järnvägstrafiklagen (2018:000)

Bilaga

Convention relative aux transports internationaux ferroviaires du 9 mai 1980 dans la teneur du Protocole de modification du 3 juin 1999

Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF) of 9 May 1980 in the version of the Protocol of Modification of 3 June 1999

Fördrag om internationell järnvägstrafik (COTIF) av den 9 maj 1980 i dess lydelse enligt ändringsprotokollet av den 3 juni 1999

Article 12

Exécution de jugements.
Saisies

§ 1 Lorsque les jugements prononcés en vertu des dispositions de la Convention, contrairement ou par défaut, par le juge compétent, sont devenus exécutoires d'après les lois appliquées par ce juge, ils acquièrent force exécutoire dans chacun des autres Etats membres après l'accomplissement des formalités prescrites dans l'Etat où l'exécution doit avoir lieu. La révision du fond de l'affaire n'est pas admise. Ces dispositions s'appliquent également aux transactions judiciaires.

§ 2 Le § 1 ne s'applique ni aux jugements qui ne sont exécutoires que provisoirement, ni aux condamnations à des dommages-intérêts qui seraient prononcées, en sus des dépens, contre un demandeur en raison du rejet de sa demande.

§ 3 Les créances nées

Article 12

Execution of judgments.
Attachment

§ 1 Judgments pronounced by the competent court or tribunal pursuant to the provisions of the Convention after trial or by default shall, when they have become enforceable under the law applied by that court or tribunal, become enforceable in each of the other Member States on completion of the formalities required in the State where enforcement is to take place. The merits of the case shall not be subject to review. These provisions shall apply also to judicial settlements.

§ 2 § 1 shall apply neither to judgments which are provisionally enforceable, nor to awards of damages in addition to costs against a plaintiff who fails in his action.

§ 3 Debts arising from a

Artikel 12

Verkställande av domar.
Kvarstad och utmätning

§ 1 När domar, som har meddelats till följd av bestämmelserna i detta fördrag av en behörig domstol efter parternas hörande eller genom tredskodom, får verkställas enligt den lagstiftning som tillämpas av domstolen ska de vara verkställbara i alla andra medlemsstater så snart de formföreskrifter har uppfyllts som gäller i den stat där domen ska verkställas. Ingen ny prövning av själva saken får göras. Dessa bestämmelser ska även vara tillämpliga på förlikning som har träffats inför domstol.

§ 2 Vad som sägs i § 1 ska varken vara tillämpligt på domar som endast får verkställas interimistiskt, eller på skadestånd utöver rättegångskostnaderna som en kående förpliktas att betala med anledning av att hans talan har ogillats.

§ 3 En fordran från ett

d'un transport soumis aux Règles uniformes CIV ou aux Règles uniformes CIM, au profit d'une entreprise de transport sur une autre entreprise de transport qui ne relève pas du même Etat membre, ne peuvent être saisies qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de l'Etat membre dont relève l'entreprise titulaire des créances à saisir.

transport operation subject to the CIV Uniform Rules or the CIM Uniform Rules, owed to one transport undertaking by another transport undertaking not under the jurisdiction of the same Member State, may only be attached under a judgment given by the judicial authority of the Member State which has jurisdiction over the undertaking entitled to payment of the debt sought to be attached.

transportföretag mot ett annat i samband med en transport som omfattas av de enhetliga rättsreglerna CIV eller de enhetliga rättsreglerna CIM får, om företagen inte hör hemma i samma medlemsstat, beläggas med kvarstad eller utmätas endast på grund av ett avgörande av en judiciell myndighet i den medlemsstat där det fordringsägande företaget hör hemma.

§ 4 Les créances nées d'un contrat soumis aux Règles uniformes CUV ou aux Règles uniformes CUI ne peuvent être saisies qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de l'Etat membre dont relève l'entreprise titulaire des créances à saisir.

§ 4 Debts arising from a contract subject to the CUV Uniform Rules or the CUI Uniform Rules may only be attached under a judgment given by the judicial authority of the Member State which has jurisdiction over the undertaking entitled to payment of the debts sought to be attached.

§ 4 Fordringar som uppkommer enligt ett avtal som omfattas av de enhetliga rättsreglerna CUV eller de enhetliga rättsreglerna CUI får beläggas med kvarstad eller utmätas endast på grund av ett avgörande av en judiciell myndighet i den medlemsstat där det fordringsägande företaget hör hemma.

§ 5 Les véhicules ferroviaires ne peuvent être saisis, sur un territoire autre que celui de l'Etat membre dans lequel le détenteur a son siège social, qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de cet Etat. Le terme "détenteur" désigne la personne ou l'entité propriétaire du véhicule ou disposant d'un droit de disposition sur celui-ci, qui exploite ledit véhicule à titre de moyen de transport.

§ 5 Railway vehicles may only be seized on a territory other than that of the Member State in which the keeper has its registered office, under a *judgement* given by the judicial authority of that State. The term "keeper" means the person *or entity that, being the owner of a vehicle or having the right to use it, exploits the vehicle as a means of transport.*

§ 5 Järnvägsfordon får beläggas med kvarstad eller utmätas inom en annan medlemsstat än den där innehavaren har sitt säte endast på grund av ett avgörande av en judiciell myndighet i den sistnämnda staten. Med ordet innehavare avses den som *i egen-skap av ägare eller nyttjanderättshavare använder fordonet som transportmedel.*

Uniform Rules concerning Contracts of Use of Vehicles in International Rail Traffic (CUV, appendix D to the Convention)**Enhetliga rättsregler för avtal om nyttjande av vagnar i internationell järnvägstrafik (CUV, bihang D till fördraget)**Article 1^{er} bis
Champ de
réglementation

Les présentes Règles uniformes régissent exclusivement les droits et obligations des parties résultant du contrat concernant l'utilisation de véhicules ferroviaires en tant que moyen de transport pour effecteur des transports selon les Règles uniformes CIV et selon les Règles uniformes CIM. Il n'est pas porté atteinte aux prescriptions de droit public, notamment aux prescriptions relatives à l'admission technique des véhicules, à la maintenance et à la sécurité d'exploitation.

Article 1a
Areas governed

These Uniform Rules govern only the rights and obligations of the parties which arise from a contract concerning the use of railway vehicles as means of transport for carriage in accordance with the CIV Uniform Rules and in accordance with the CIM Uniform Rules. Public law prescriptions applicable to the use of railway vehicles, in particular those prescriptions relating to the technical admission of vehicles, to maintenance and to operational safety, shall remain unaffected.

Artikel 1a
Bestämmelsernas
omfattning

Dessa enhetliga rättsregler ska endast tillämpas i fråga om de rättigheter och förpliktelser för parterna som härrör ur ett avtal rörande nyttjande av järnvägsvagnar för att utföra transport i enlighet med de enhetliga rättsreglerna CIV och de enhetliga rättsreglerna CIM. Tillämpliga offentligt rättsliga föreskrifter avseende användningen av järnvägsvagnar, särskilt sådana föreskrifter som avser tekniskt godkännande, underhåll samt driftsäkerhet, berörs inte.

Article 9
Responsabilité pour les
agents et autres
personnes

§ 1 Les parties au contrat sont responsables de leurs agents et des autres personnes au service desquelles elles recourent pour l'exécution du contrat, lorsque ces agents ou ces autres personnes agissent dans l'exercice de leurs fonctions.

Article 9
Liability for servants
and other persons

§ 1 The contracting parties shall be liable for their servants and other persons whose services they make use of for the performance of the contract, when these servants and other persons are acting within the scope of their functions.

Artikel 9
Ansvar för anställda och
andra personer

§ 1 Avtalsparterna ska vara ansvariga för sina anställda och andra personer vilkas tjänster de anlitar för att fullgöra sina avtalsförpliktelser, när dessa anställda och andra personer handlar under fullgörande av sina uppgifter.

§ 2 Sauf convention contraire entre les parties au contrat, les gestionnaires de l'infrastructure, sur laquelle l'entreprise de transport ferroviaire utilise le véhicule en tant que moyen de transport, sont considérés comme des personnes au service desquelles l'entreprise de transport ferroviaire recourt.

§ 2 Unless the contracting parties otherwise agree, the managers of the infrastructure on which the rail transport undertakings use the vehicle as a means of transport, shall be regarded as persons whose services the rail transport undertaking makes use of.

§ 2 Om inte avtalsparterna kommer överens om något annat, ska förvaltarna av den infrastruktur på vilken järnvägsföretaget nyttjar vagnen som transportmedel anses som personer vilkas tjänster järnvägsföretaget anlitar.

§ 3 L'entité chargée de l'entretien (ECE) définie à l'article 15, § 2, des Règles uniformes ATMF est considérée comme une personne au service de laquelle le détenteur recourt.

§ 3 The entity in charge of maintenance (ECM) as defined in Article 15 § 2 of the ATMF Uniform Rules shall be considered as a person whose services the keeper makes use of.

§ 3 Den underhållsvarsiga enheten (ECM) som anges i artikel 15 § 2 i de enhetliga rättsreglerna ATMF ska anses som en person vars tjänster innehavaren anlitar.

Le contrat visé à l'article premier doit indiquer les dispositions nécessaires pour garantir l'échange d'informations au sens de l'article 15, § 3, des Règles uniformes ATMF entre l'ECE et l'entreprise ferroviaire.

The contract defined in Article 1 shall contain the relevant provisions to ensure the exchange of information as defined in Article 15 § 3 of the ATMF Uniform Rules between the ECM and the railway undertaking.

Avtalet som avses i artikel 1 ska innehålla nödvändiga bestämmelser för att tillförsäkra utväxling av sådan information som anges i artikel 15 § 3 i de enhetliga rättsreglerna ATMF mellan ECM och järnvägsföretaget.

§ 4 Les §§ 1, 2 et 3 s'appliquent également en cas de subrogation conformément à l'article 8.

§ 4 §§ 1, 2 and 3 shall also apply in the case of subrogation in accordance with Article 8.

§ 4 Vad som sägs i §§ 1, 2 och 3 ska även tillämpas vid fall av övertagande av ansvar enligt artikel 8.

Bilagan till lagen ändras i syfte att återge de av OTIF:s generalförsamling beslutade ändringarna i artikel 12 i fördraget om internationell järnvägstrafik av den 9 maj 1980 i dess lydelse enligt ändringsprotokollet av den 3 juni 1999 (COTIF 1999) och artikel 9 i de enhetliga rättsreglerna för avtal om nyttjande av vagnar i internationell järnvägstrafik (CUV, bihang D till COTIF 1999). Även den nya artikel 1a i CUV införs i bilagan. Övervägandena finns i avsnitt 4.9.

Genom ändringen i *artikel 12 i COTIF 1999* anpassas definitionen av innehavare till EU-rätten.

Genom den nya *artikel 1a i CUV* klargörs att bestämmelserna i bihanget ska tillämpas endast i fråga om rättigheter och skyldigheter som följer av avtal om användning av järnvägsvagnar för att utföra transporter

Prop. 2017/18:62 i enlighet med CIV och CIM samt att offentlighetsrättsliga bestämmelser inte berörs av bihanget.

Ändringarna i *artikel 9 i CUV* innebär att innehållet i paragraf 3 flyttas till en ny paragraf 4 och att paragraf 3 ges ett nytt innehåll. I sistnämnda paragraf klargörs att innehavaren ansvarar för skador på bl.a. infrastruktur till följd av fel eller brister i det underhåll som har utförts av den underhållsansvariga enheten. I artikel 15 i de enhetliga rättsreglerna för tekniskt godkännande av järnvägsmateriel som används i internationell trafik (ATMF, bilag G till COTIF 1999) finns bestämmelser om krav på underhåll av järnvägsfordon och att det ska utses en underhållsansvarig enhet (ECM). I paragrafen (paragraf 3 i artikel 9 i CUV) införs även en föreskrift om att avtal om nyttjande av vagnar ska innehålla villkor som säkerställer att tillförlitlig information om underhållsprocesser och underhållsdata samt information om driften av fordonen och annan järnvägsmateriel utväxlas mellan ECM och järnvägsföretaget.

Av lagen följer att det är de franska, engelska och tyska originaltexterna av artiklarna som gäller som svensk lag (7 och 14 §§). Om originaltexterna skiljer sig åt, har den franska texten företräde (1 §). Som hjälp för läsningen har en översättning till svenska tagits in som en bilaga till lagen jämte de franska och engelska originaltexterna.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

1. Denna lag träder i kraft den dag som regeringen bestämmer.
2. Ändringarna i bilagan får sättas i kraft vid olika tidpunkter.

Ändringarna träder i kraft tolv månader efter att generalsekreteraren vid OTIF har informerat medlemsstaterna om att ändringarna har godkänts av ett tillräckligt antal medlemsstater. Det är inte möjligt att ange vilken dag ändringarna träder i kraft i förhållande till Sverige. Det överlämnas därför i *punkt 1* till regeringen att besluta om när lagändringarna ska träda i kraft. Eftersom ändringarna i fördraget och i bihanget kan bli gällande vid olika tidpunkter får dessa, enligt *punkt 2*, sättas i kraft vid olika tidpunkter. Övervägandena finns i avsnitt 4.9.

6.3 Förslaget till lag om ändring i lagen (2016:1375) om ändring i lagen (2015:338) om internationell järnvägstrafik

I lagen (2016:1375) om ändring i lagen (2015:338) om internationell järnvägstrafik görs en ändring med anledning av ändringar i COTIF 1999. Ändringslagen träder i kraft den dag som regeringen bestämmer. Förslaget innebär att ändringslagen utgår vid utgången av juni 2018, dvs. i samband med att lagen om internationell järnvägstrafik upphävs och den nya järnvägstrafiklagen, som ersätter den lagen, träder i kraft den 1 juli 2018. Övervägandena finns i avsnitt 4.9.

6.4 Förslaget till lag om ändring i lagen (2010:974) om ändring i järnvägstrafiklagen (1985:192) Prop. 2017/18:62

I lagen (2010:974) om ändring i järnvägstrafiklagen (1985:192) görs en ändring med anledning av den nya lagen (2010:950) om ansvar och ersättning vid radiologiska olyckor som träder i kraft den dag som regeringen bestämmer. Förslaget innebär att ändringslagen utgår vid utgången av juni 2018, dvs. i samband med att 1985 års järnvägstrafiklag upphävs och den nya järnvägstrafiklagen, som ersätter den lagen, träder i kraft den 1 juli 2018. Övervägandena finns i avsnitt 4.9.

6.5 Förslaget till lag om ändring i lagen (1974:610) om inrikes vägtransport

2 § Lagen ska inte tillämpas på brevbefordran, begravningstransporter eller befordran av flyttsaker.

Lagen ska inte heller tillämpas på sådan befordran på väg som omfattas av *järnvägstrafiklagen (2018:000)*.

Paragrafen innehåller bestämmelser om undantag från lagens tillämpningsområde. *Andra stycket* ändras så att undantaget, som gäller vissa transporter av gods på väg, avgränsas genom en hänvisning till den nya järnvägstrafiklagen. Övervägandena finns i avsnitt 4.9.

6.6 Förslaget till lag om ändring i trafikskadelagen (1975:1410)

Trafikskadeersättning

11 § *Om det uppkommer någon* annan person- eller sakskada i följd av trafik med motordrivet fordon än som anges i 10 §, utgår trafikskadeersättning från trafikförsäkringen för fordonet.

För sakskada som tillfogas försäkringstagaren genom det egna fordonet utgår trafikskadeersättning enligt första stycket endast om fordonet brukades olovligen av *någon* annan. Ersättning enligt första stycket utgår *inte* för sakskada som genom det egna fordonet tillfogas fordonets brukare eller förare eller, om fordonet brukades olovligen, den som med vetskap *om detta* följde med fordonet eller lät egendom befordras med *det*.

Skadas ett spårfordon som omfattas av *järnvägstrafiklagen (2018:000)* och som är i trafik eller skadas person eller egendom i ett *sådant* fordon, utgår trafikskadeersättning enligt första stycket endast om skadan har orsakats genom vållande i samband med förandet av det motordrivna fordonet eller genom bristfällighet på det fordonet. *Skadas då* också egendom som ingår i spåransläggningen, gäller *det som* nu har sagts även i fråga om denna skada.

Paragrafen innehåller bestämmelser om rätt till trafikskadeersättning. *Tredje stycket*, som reglerar rätten till trafikskadeersättning i vissa fall, ändras så att det hänvisas till den nya järnvägstrafiklagen i stället för till 1985 års järnvägstrafiklag. Övriga ändringar är redaktionella. Någon

Prop. 2017/18:62 ändring i sak är inte avsedd i förhållande till internationella järnvägstransporter. Övervägandena finns i avsnitt 4.9.

Trafikförsäkringsanstalts återkravs rätt m.m.

20 § Har *en* skada för vilken trafikskadeersättning utgått vållats uppsåtligt eller genom grov vårdslöshet, inträder försäkringsanstalten intill det utgivna beloppet i den skadelidandes rätt till skadestånd av skadevållaren. Detsamma gäller om skadan har vållats genom vårdslöshet av *en* förare som har gjort sig skyldig till brott som avses i 4 eller 4 a § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott.

Om trafikskadeersättning har betalats för en skada som omfattas av produktansvarslagen (1992:18), inträder försäkringsanstalten intill det utgivna beloppet i den skadelidandes rätt till skadestånd enligt den lagen.

Om en infrastrukturförvaltare är ansvarig enligt järnvägstrafiklagen (2018:000) eller annan författning för skada till följd av spårdriften och trafikskadeersättning har utgått för skadan, får försäkringsanstalten kräva ersättningen åter från infrastrukturförvaltaren i den omfattning som är skälig med hänsyn till den medverkan som har förekommit på ömse sidor och omständigheterna i övrigt.

Paragrafen innehåller bestämmelser om återkrav av trafikskadeersättning. *Tredje stycket*, som enligt hittillsvarande lydelse gäller återkrav mot järnvägen och spårvägen, ändras till att avse återkrav mot infrastrukturförvaltaren. Dessutom hänvisas det till den nya järnvägstrafiklagen i stället för till 1985 års järnvägstrafiklag. Övervägandena finns i avsnitt 4.9.

6.7 Förslaget till lag om ändring i lagen (1992:1672) om paketresor

Ändringar efter avresan, m.m.

18 § Vissa skador, som omfattas av andra bestämmelser, ersätts enligt de bestämmelserna i stället för enligt denna lag. Detta gäller skador som omfattas av bestämmelserna i

1. Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 392/2009 av den 23 april 2009 om transportörens skadeståndsansvar i samband med olyckor vid passagerarbefordran till sjöss, *i den ursprungliga lydelsen*,

2. 2002 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods,

3. sjölagen (1994:1009),

4. rådets förordning (EG) nr 2027/97 av den 9 oktober 1997 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar avseende lufttransport av passagerare och deras bagage, *i lydelsen enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 889/2002*,

5. lagen (2010:510) om lufttransporter,

6. Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007 av den 23 oktober 2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer, *i den ursprungliga lydelsen, eller*

7. järnvägstrafiklagen (2018:000).

Arrangören är dock alltid skyldig att ersätta resenären för vad denne har rätt att fordra enligt de nämnda bestämmelserna.

Paragrafen, som reglerar skador som ska ersättas enligt andra lagar än lagen om paketresor, ändras så att det i *första stycket* hänvisas till den nya järnvägstrafiklagen i stället för till de hittills gällande lagarna på området. Hänvisningarna till EU-förordningar ändras också så att det anges i vilken lydelse förordningarna gäller, en s.k. statisk hänvisning. Övervägandena finns i avsnitt 4.9.

6.8 Förslaget till lag om ändring i järnvägslagen (2004:519)

1 kap. Allmänna bestämmelser

2 § Särskilda bestämmelser om *transport* av passagerare finns i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007 av den 23 oktober 2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer. Dessutom finns särskilda bestämmelser om *transport* av passagerare och gods i *järnvägstrafiklagen (2018:000)*.

Paragrafen upplyser om att det finns särskilda bestämmelser om transport av passagerare och gods. Den ändras på så sätt att det hänvisas till den nya järnvägstrafiklagen i stället för till de hittills gällande lagarna på området. Övervägandena finns i avsnitt 4.9.

6.9 Förslaget till lag om ändring i lagen (2015:953) om kollektivtrafikresenärers rättigheter

Ersättning till transportören

18 § 1 9 § *järnvägstrafiklagen (2018:000)* finns bestämmelser om transportörens rätt till ersättning i vissa fall av en infrastrukturförvaltare för skada som uppkommer för transportören till följd av dennes skyldigheter enligt 14 och 15 §§ i denna lag.

Paragrafen innehåller en upplysning om bestämmelser i den nya järnvägstrafiklagen som ger en transportör som har betalat ersättning eller prisavdrag enligt denna lag rätt till ersättning av infrastrukturförvaltaren i vissa fall. Övervägandena finns i avsnitt 4.6.

COTIF 1999

Convention relative aux transports internationaux ferroviaires du 9 mai 1980 dans la teneur du Protocole de modification du 3 juin 1999

Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF) of 9 May 1980 in the version of the Protocol of Modification of 3 June 1999

Fördrag om internationell järnvägstrafik (COTIF) av den 9 maj 1980 i dess lydelse enligt ändringsprotokollet av den 3 juni 1999

<i>Titre premier</i> <i>Généralités</i>	<i>Title I</i> <i>General Provisions</i>	<i>Avdelning I</i> <i>Allmänna bestämmelser</i>
<ul style="list-style-type: none">• Article premier Organisation intergouvernementale• Article 2 But de l'Organisation• Article 3 Coopération internationale• Article 4 Reprise et transfert d'attributions• Article 5 Obligations particulières des Etats membres• Article 6 Règles uniformes• Article 7 Définition de la notion "Convention"	<ul style="list-style-type: none">• Article 1 Intergovernmental Organisation• Article 2 Aim of the Organisation• Article 3 International cooperation• Article 4 Taking on and transfer of attributions• Article 5 Special obligations of the Member States• Article 6 Uniform Rules• Article 7 Definition of the expression "Convention"	<ul style="list-style-type: none">• Artikel 1 Mellanstatlig organisation• Artikel 2 Organisationens ändamål• Artikel 3 Internationellt samarbete• Artikel 4 Övertagande och överföring av befogenheter• Artikel 5 Medlemsstaternas särskilda skyldigheter• Artikel 6 Enhetliga rättsregler• Artikel 7 Definition av begreppet fördrag
<i>Titre II</i> <i>Dispositions communes</i>	<i>Title II</i> <i>Common Provisions</i>	<i>Avdelning II</i> <i>Gemensamma bestämmelser</i>
<ul style="list-style-type: none">• Article 8 Droit national• Article 9 Unité de compte	<ul style="list-style-type: none">• Article 8 National law• Article 9 Unit of account	<ul style="list-style-type: none">• Artikel 8 Nationell rätt• Artikel 9 Beräkningsenhet

- | | | |
|--|--|--|
| • Article 10
Dispositions complémentaires | • Article 10
Supplementary provisions | • Artikel 10
Tilläggsbestämmelser |
| • Article 11
Caution judiciaire | • Article 11
Security for costs | • Artikel 11
Ställande av säkerhet |
| • Article 12
Exécution de jugements. Saisés | • Article 12
Execution of judgments. Attachment | • Artikel 12
Verkställande av domar. Kvarstad och utmätning |

Titre III
Structure et fonctionnement

Title III
Structure and Functioning

Avdelning III
Uppbyggnad och verksamhet

- | | | |
|---|--|--|
| • Article 13
Organes | • Article 13
Organs | • Artikel 13
Organ |
| • Article 14
Assemblée générale | • Article 14
General Assembly | • Artikel 14
Generalförsamlingen |
| • Article 15
Comité administratif | • Article 15
Administrative Committee | • Artikel 15
Administrativa kommittén |
| • Article 16
Commissions | • Article 16
Other Committees | • Artikel 16
Utskott |
| • Article 17
Commission de révision | • Article 17
Revision Committee | • Artikel 17
Revisionsutskottet |
| • Article 18
Commission d'experts du RID | • Article 18
RID Expert Committee | • Artikel 18
Expertkommittén för RID |
| • Article 19
Commission de la facilitation ferroviaire | • Article 19
Rail Facilitation Committee | • Artikel 19
Förenklingsutskottet |
| • Article 20
Commission d'experts techniques | • Article 20
Committee of Technical Experts | • Artikel 20
Tekniska expertutskottet |
| • Article 21
Secrétaire général | • Article 21
Secretary General | • Artikel 21
Generalsekreteraren |
| • Article 22
Personnel de l'Organisation | • Article 22
Staff of the Organisation | • Artikel 22
Organisationens personal |
| • Article 23
Bulletin | • Article 23
Bulletin | • Artikel 23
Tidskrift |
| • Article 24
Listes des lignes | • Article 24
Lists of lines or services | • Artikel 24
Listor över linjer |

Titre IV
Finances

Title IV
Finances

Avdelning IV
Finanser

- | | | |
|---|---|--|
| • Article 25
Programme de travail. Budget. Comptes. Rapport de gestion | • Article 25
Work programme. Budget. Accounts. Management report | • Artikel 25
Arbetsprogram. Budget. Redovisning. Förvaltningsberättelse |
|---|---|--|

Prop. 2017/18:62
Bilaga 1
(Grundfördraget)

- | | | |
|--|---|---|
| • Article 26
Financement des dépenses | • Article 26
Financing the expenditure | • Artikel 26
Finansiering av utgifterna |
| • Article 27
Vérification des comptes | • Article 27
Auditing of accounts | • Artikel 27
Granskning av organisationens räkenskaper |

*Titre V
Arbitrage*

*Title V
Arbitration*

*Avdelning V
Skiljedom*

- | | | |
|--|--|--|
| • Article 28
Compétence | • Article 28
Competence | • Artikel 28
Behörighet |
| • Article 29
Compromis. Greffe | • Article 29
Agreement to refer to arbitration. Registrar | • Artikel 29
Skiljeavtal. Sekretariat |
| • Article 30
Arbitres | • Article 30
Arbitrators | • Artikel 30
Skiljemän |
| • Article 31
Procédure. Frais | • Article 31
Procedure. Costs | • Artikel 31
Förfarande. Kostnader |
| • Article 32
Prescription. Force exécutoire | • Article 32
Limitation. Enforcement | • Artikel 32
Preskription. Verkställighet |

*Titre VI
Modification de la Convention*

*Title VI
Modification of the Convention*

*Avdelning VI
Ändring av fördraget*

- | | | |
|---|---|---|
| • Article 33
Compétence | • Article 33
Competence | • Artikel 33
Behörighet |
| • Article 34
Décisions de l'Assemblée générale | • Article 34
Decisions of the General Assembly | • Artikel 34
Beslut av generalförsamlingen |
| • Article 35
Décisions des Commissions | • Article 35
Decisions of the Committees | • Artikel 35
Beslut av utskotten |

*Titre VII
Dispositions finales*

*Title VII
Final Provisions*

*Avdelning VII
Slutbestämmelser*

- | | | |
|--|--|--|
| • Article 36
Dépositaire | • Article 36
Depositary | • Artikel 36
Depositarie |
| • Article 37
Adhésion à la Convention | • Article 37
Accession to the Convention | • Artikel 37
Anslutning till fördraget |
| • Article 38
Adhésion d'organisations régionales d'intégration économique | • Article 38
Accession of regional economic integration organisations | • Artikel 38
Anslutning av regionala organisationer för ekonomisk integration |
| • Article 39
Membres associés | • Article 39
Associate Members | • Artikel 39
Associerade medlemmar |

- | | | |
|---|---|--|
| • Article 40
Suspension de la qualité
de membre | • Article 40
Suspension of
membership | • Artikel 40
Avbrott i medlemskap |
| • Article 41
Dénonciation de la
Convention | • Article 41
Denunciation of the
Convention | • Artikel 41
Uppsägning av
fördraget |
| • Article 42
Déclarations et réserves
à la Convention | • Article 42
Declarations and
reservations to the
Convention | • Artikel 42
Förklaringar och
förbehåll rörande
fördraget |
| • Article 43
Dissolution de
l'Organisation | • Article 43
Dissolution of the
Organisation | • Artikel 43
Organisationens
avveckling |
| • Article 44
Disposition transitoire | • Article 44
Transitional provision | • Artikel 44
Övergångsbestämmelse |
| • Article 45
Textes de la Convention | • Article 45
Texts of the Convention | • Artikel 45
Fördragstexter |

Prop. 2017/18:62
Bilaga 1
(Grundfördraget)

§ 1 Les Parties à la présente Convention constituent, en tant qu'Etats membres, l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF), ci-après appelée "l'Organisation".

§ 2 Le siège de l'Organisation est à Berne. L'Assemblée générale peut décider de le fixer à un autre endroit situé dans l'un des Etats membres.

§ 3 L'Organisation a la personnalité juridique. Elle a notamment la capacité de contracter, d'acquérir et d'aliéner des biens immobiliers et mobiliers ainsi que d'ester en justice.

§ 4 L'Organisation, les membres de son personnel, les experts auxquels elle fait appel et les représentants des Etats membres jouissent des privilèges et immunités nécessaires pour remplir leur mission, dans les conditions définies au Protocole sur les privilèges et immunités de l'Organisation, annexé à la Convention.

§ 5 Les relations entre l'Organisation et l'Etat du siège sont réglées dans un accord de siège.

§ 6 Les langues de travail de l'Organisation sont le français, l'allemand et l'anglais. L'Assemblée générale peut introduire d'autres langues de travail.

§ 1 The Parties to this Convention shall constitute, as Member States, the Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail (OTIF), hereinafter called "the Organisation".

§ 2 The headquarters of the Organisation shall be at Berne. The General Assembly may decide to locate it at another place in one of the Member States.

§ 3 The Organisation shall have legal personality. It shall in particular have the capacity to enter into contracts, to acquire and dispose of immovable and movable assets and to be a party to legal proceedings.

§ 4 The Organisation, members of its staff, experts called in by it and representatives of Member States shall enjoy such privileges and immunities as are necessary to discharge their duties, subject to the conditions laid down in the Protocol on the Privileges and Immunities of the Organisation, annexed to the Convention.

§ 5 Relations between the Organisation and the State in which it has its headquarters shall be regulated by a Headquarters Agreement.

§ 6 The working languages of the Organisation shall be English, French and German. The General Assembly may introduce other working languages.

§ 1 Parterna i detta fördrag ska i egenskap av medlemsstater bilda Mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik (OTIF), nedan kallad organisationen.

§ 2 Organisationen ska ha sitt säte i Bern. Generalförsamlingen kan besluta att den ska ha sitt säte på en annan plats i någon av medlemsstaterna.

§ 3 Organisationen ska vara juridisk person. Den ska i synnerhet kunna sluta avtal, förvärva och avyttra fast och lös egendom och föra talan i rättegång.

§ 4 Organisationen, dess anställda, sakkunniga som den anlitar och medlemsstaternas företrädare ska åtnjuta de privilegier och den immunitet som krävs för att de ska kunna fullgöra sina uppdrag, i enlighet med villkoren i det protokoll om organisationens privilegier och immunitet som är fogat till fördraget.

§ 5 Förhållandet mellan organisationen och den stat där den har sitt säte ska regleras genom en särskild överenskommelse.

§ 6 Organisationens arbetspråk ska vara franska, tyska och engelska. Generalförsamlingen kan införa andra arbetspråk.

Article 2
But de l'Organisation

§ 1 L'Organisation a pour but de favoriser, d'améliorer et de faciliter, à tout point de vue, le trafic international ferroviaire, notamment

- a) en établissant des régimes de droit uniforme dans les domaines juridiques suivants:
 1. contrat concernant le transport de voyageurs et de marchandises en trafic international ferroviaire direct, y compris des transports complémentaires utilisant d'autres moyens de transport et faisant l'objet d'un seul contrat;
 2. contrat concernant l'utilisation de véhicules en tant que moyen de transport en trafic international ferroviaire;
 3. contrat concernant l'utilisation de l'infrastructure en trafic international ferroviaire;
 4. transport de marchandises dangereuses en trafic international ferroviaire;
- b) en contribuant, en tenant compte des intérêts publics particuliers, à la suppression, dans les meilleurs délais, des entraves au franchissement des frontières en trafic international ferroviaire, pour autant que les causes de ces entraves relèvent de la compétence des Etats;
- c) en contribuant à l'interopérabilité et à l'harmonisation technique dans le secteur ferroviaire par la validation de normes

Article 2
Aim of the Organisation

§ 1 The aim of the Organisation shall be to promote, improve and facilitate, in all respects, international traffic by rail, in particular by

- a) establishing systems of uniform law in the following fields of law:
 1. contract of international carriage of passengers and goods in international through traffic by rail, including complementary carriage by other modes of transport subject to a single contract;
 2. contract of use of wagons as means of transport in international rail traffic;
 3. contract of use of infrastructure in international rail traffic;
 4. carriage of dangerous goods in international rail traffic;
- b) contributing to the removal, in the shortest time possible, of obstacles to the crossing of frontiers in international rail traffic, while taking into account special public interests, to the extent that the causes of these obstacles are within the responsibility of States;
- c) contributing to interoperability and technical harmonisation in the railway field by the validation of technical standards and

Artikel 2
Organisationens ändamål

§ 1 Organisationens ändamål ska vara att i alla avseenden främja, förbättra och underlätta internationell järnvägstrafik, i synnerhet genom att

- a) skapa enhetliga rättsregler inom följande rättsområden:
 1. avtal om genomgående internationell transport av resande och gods på järnväg, inbegripet kompletterande transporter med andra transportmedel som omfattas av ett enda avtal,
 2. avtal om nyttjande av fordon som transportmedel i internationell järnvägstrafik,
 3. avtal om nyttjande av infrastruktur i internationell järnvägstrafik,
 4. transport av farligt gods i internationell järnvägstrafik,
- b) bidra till att, med beaktande av särskilda allmänna intressen, så snart som möjligt avlägsna hinder för internationell järnvägstrafik över gränserna i den mån orsakerna till dessa hinder ligger inom staternas kompetensområde,
- c) bidra till driftskompatibilitet och teknisk harmonisering på järnvägsområdet genom validering av tekniska standarder

Prop. 2017/18:62
Bilaga 1
(Grundfördraget)

- | | | | |
|----|---|--|--|
| | techniques et l'adoption de prescriptions techniques uniformes; | the adoption of uniform technical prescriptions; | och antagande av enhetliga tekniska föreskrifter, |
| d) | en établissant une procédure uniforme pour l'admission technique de matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international; | d) establishing a uniform procedure for the technical admission of railway material intended for use in international traffic; | d) införa ett enhetligt förfarande för tekniskt godkännande av järnvägsmateriel avsedd att nyttjas i internationell trafik, |
| e) | en veillant à l'application de toutes les règles et recommandations arrêtées au sein de l'Organisation; | e) keeping a watch on the application of all the rules and recommendations established within the Organisation; | e) följa tillämpningen av alla regler och rekommendationer som har antagits inom organisationen, |
| f) | en développant les régimes de droit uniforme, règles et procédures visés aux lettres a) à e) compte tenu des évolutions juridique, économique et technique. | f) developing the systems of uniform law, rules and procedures referred to in letters a) to e) taking account of legal, economic and technical developments. | f) utveckla de enhetliga rättsregler och förfaranden som avses i a–e med beaktande av den rättsliga, ekonomiska och tekniska utvecklingen. |

§ 2 L'Organisation peut

- a) dans le cadre des buts visés au § 1 élaborer d'autres régimes de droit uniforme;
- b) constituer un cadre dans lequel les Etats membres peuvent élaborer d'autres conventions internationales ayant pour but de favoriser, d'améliorer et de faciliter le trafic international ferroviaire.

§ 2 The Organisation may

- a) within the framework of the aim referred to in § 1, elaborate other systems of uniform law;
- b) constitute a framework within which the Member States can elaborate other international conventions aiming to promote, improve and facilitate international rail traffic.

§ 2 Organisationen får

- a) inom ramen för de mål som anges i § 1 utarbeta andra enhetliga rättsliga regelsystem,
- b) utgöra ett forum inom vilket medlemsstaterna kan utarbeta andra internationella konventioner som syftar till att främja, förbättra och underlätta internationell järnvägstrafik.

Article 3
Coopération internationale

§ 1 Les Etats membres s'engagent à concentrer, en principe, leur coopération internationale dans le domaine ferroviaire au sein de l'Organisation pour autant qu'il existe une cohérence avec les tâches qui lui sont attribuées conformément aux articles 2 et 4. Pour atteindre cet objectif les Etats membres prendront toutes les mesures nécessaires et utiles pour que soient adap-

Article 3
International cooperation

§ 1 The Member States undertake to concentrate their international cooperation in the railway field, in principle, within the framework of the Organisation, and this to the extent that there exists a coherence in the tasks which are attributed to it in accordance with Articles 2 and 4. To attain this objective, the Member States will adopt all measures necessary and

Artikel 3
Internationellt samarbete

§ 1 Medlemsstaterna förbinder sig att i princip samla sitt internationella samarbete på järnvägsområdet inom organisationens ram, i den mån detta stämmer med de uppgifter som den har enligt artiklarna 2 och 4. För att nå detta mål ska medlemsstaterna vidta alla nödvändiga åtgärder för att förändra gällande internationella multilaterala konventioner och avtal som de

tés les conventions et les accords internationaux multilatéraux dont ils sont parties contractantes, pour autant que ces conventions et accords concernent la coopération internationale dans le domaine ferroviaire et transfèrent, à d'autres organisations intergouvernementales ou non-gouvernementales, des compétences qui se recoupent avec les tâches attribuées à l'Organisation.

useful in order that the international multilateral conventions and agreements in force to which they are contracting parties should be adapted, to the extent that these conventions and agreements concern international cooperation in the railway field and attribute competences to other intergovernmental or non-governmental organisations which cut across the tasks attributed to the Organisation.

är anslutna till, i den mån dessa rör internationellt samarbete inom järnvägsområdet och ger andra mellanstatliga eller icke-statliga organisationer befogenheter som överlappar organisationens uppgifter.

§ 2 Les obligations résultant du § 1 pour les Etats membres, qui sont également Membres des Communautés européennes ou Etats parties à l'Accord sur l'Espace économique européen, ne prévalent pas sur leurs obligations en tant que Membres des Communautés européennes ou Etats parties à l'Accord sur l'Espace économique européen.

§ 2 The obligations resulting from § 1 for the Member States, which are at the same time Members of the European Communities or States parties to the European Economic Area Agreement, shall not prevail over their obligations as members of the European Communities or States parties to the European Economic Area Agreement.

§ 2 De skyldigheter som följer av § 1 för de medlemsstater som också är medlemmar i Europeiska gemenskaperna eller Europeiska ekonomiska samarbetsområdet ska inte gälla framför deras skyldigheter som medlemmar i Europeiska gemenskaperna eller Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

Article 4
Reprise et transfert
d'attributions

§ 1 Sur décision de l'Assemblée générale, l'Organisation est autorisée à reprendre, en conformité avec les buts définis à l'article 2, les attributions, ressources et obligations qui lui seraient transférées par d'autres organisations intergouvernementales en vertu d'accords conclus avec ces organisations.

§ 2 L'Organisation peut, sur décision de l'Assemblée générale, transférer à d'autres organisations intergouvernementales des attributions, ressources et obligations en vertu d'accords conclus avec ces organisa-

Article 4
Taking on and transfer of
attributions

§ 1 By a decision of the General Assembly, the Organisation shall be authorised to take on, within the framework of its aim as defined in Article 2, the attributions, resources and obligations which may be transferred to it by other intergovernmental organisations by virtue of agreements concluded with those organisations.

§ 2 The Organisation may, by a decision of the General Assembly, transfer to other intergovernmental organisations attributions, resources and obligations, by virtue of agreements concluded with those organisa-

Artikel 4
Övertagande och
överföring av befogenheter

§ 1 Organisationen kan efter beslut av generalförsamlingen bemyndigas att inom ramen för sitt ändamål enligt artikel 2 överta de befogenheter, resurser och skyldigheter som andra mellanstatliga organisationer kan komma att överföra till den med stöd av avtal som ingås med dessa organisationer.

§ 2 Organisationen kan efter beslut av generalförsamlingen överföra befogenheter, resurser och skyldigheter till andra mellanstatliga organisationer med stöd av avtal som ingås med dessa organisationer.

tions.

§ 3 L'Organisation peut, avec l'approbation du Comité administratif, prendre en charge des fonctions administratives ayant un lien avec ses buts et qui lui sont confiées par un Etat membre. Les dépenses de l'Organisation affectées à ces fonctions sont à la charge de l'Etat membre concerné.

Article 5
Obligations particulières
des Etats membres

§ 1 Les Etats membres conviennent d'adopter toutes mesures appropriées afin de faciliter et d'accélérer le trafic international ferroviaire. A cet effet, chaque Etat membre s'engage, dans la mesure du possible, à:

- a) éliminer toute procédure inutile,
- b) simplifier et normaliser les formalités encore exigées,
- c) simplifier les contrôles frontaliers.

§ 2 Afin de faciliter et d'améliorer le trafic international ferroviaire, les Etats membres conviennent de prêter leur concours pour rechercher la plus grande uniformité possible dans les règlements, standards, procédures et méthodes d'organisation relatifs aux véhicules ferroviaires, au personnel ferroviaire, à l'infrastructure ferroviaire et aux services auxiliaires.

§ 3 Les Etats membres conviennent de faciliter la conclusion d'accords entre gestionnaires d'infrastructure visant à optimiser le trafic international ferroviaire.

tions.

§ 3 The Organisation may, with the approval of the Administrative Committee, take on administrative functions related to its aim and which are entrusted to it by a Member State. The expenses of the Organisation, arising out of these functions, shall be met by the Member State concerned.

Article 5
Special obligations of the
Member States

§ 1 The Member States agree to adopt all appropriate measures in order to facilitate and accelerate international rail traffic. To that end, each Member State undertakes, to the extent possible, to

- a) eliminate any useless procedure,
- b) simplify and standardise the formalities already required,
- c) simplify frontier checks.

§ 2 In order to facilitate and improve international rail traffic, the Member States agree to lend their support to attain the highest possible degree of uniformity in the regulations, standards, procedures and methods of organisation relating to railway vehicles, railway personnel, railway infrastructure and auxiliary services.

§ 3 The Member States agree to facilitate the conclusion of agreements between infrastructure managers intended to optimise international rail traffic.

§ 3 Organisationen kan med administrativa kommitténs godkännande överta administrativa uppgifter som har samband med organisationens ändamål och som anförtros den av en medlemsstat. Den berörda medlemsstaten ska stå för de kostnader som organisationen åsamkas på grund av dessa uppgifter.

Artikel 5
Medlemsstaternas särskilda
skyldigheter

§ 1 Medlemsstaterna är överens om att vidta alla lämpliga åtgärder för att underlätta och befördra den internationella järnvägstrafiken. I detta syfte förbinder sig varje medlemsstat att i möjligaste mån

- a) avskaffa alla onödiga förfaranden,
- b) förenkla och standardisera de formaliteter som fortfarande krävs,
- c) förenkla gränskontrollerna.

§ 2 För att underlätta och förbättra den internationella järnvägstrafiken har medlemsstaterna kommit överens om att bidra till strävandena efter största möjliga enhetlighet i fråga om bestämmelser, standarder, förfaranden och organisationsmetoder med avseende på järnvägsfordon, järnvägspersonal, järnvägsinfrastruktur och tilläggs-tjänster.

§ 3 Medlemsstaterna är överens om att underlätta slutandet av avtal mellan infrastrukturförvaltare i syfte att optimera den internationella järnvägstrafiken.

Article 6
Règles uniformes

§ 1 Le trafic international ferroviaire et l'admission de matériel ferroviaire à l'utilisation en trafic international sont régis, pour autant que des déclarations ou réserves n'aient pas été faites ou émises conformément à l'article 42, § 1, première phrase, par:

- a) les "Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs (CIV)", formant l'Appendice A à la Convention,
- b) les "Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM)", formant l'Appendice B à la Convention,
- c) le "Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID)", formant l'Appendice C à la Convention,
- d) les "Règles uniformes concernant les contrats d'utilisation de véhicules en trafic international ferroviaire (CUV)", formant l'Appendice D à la Convention,
- e) les "Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure en trafic international ferroviaire (CUI)", formant l'Appendice E à la Convention,
- f) les "Règles uniformes concernant la validation de normes techniques et l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables au matériel ferroviaire destiné à être uti-

Article 6
Uniform Rules

§ 1 So far as declarations are not made in accordance with Article 42 § 1, first sentence, international rail traffic and admission of railway material to use in international traffic shall be governed by:

- a) the "Uniform Rules concerning the Contract of International Carriage of Passengers by Rail (CIV)", forming Appendix A to the Convention,
- b) the "Uniform Rules concerning the Contract of International Carriage of Goods by Rail (CIM)", forming Appendix B to the Convention,
- c) the "Regulation concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Rail (RID)", forming Appendix C to the Convention,
- d) the "Uniform Rules concerning Contracts of Use of Vehicles in International Rail Traffic (CUV)", forming Appendix D to the Convention,
- e) the "Uniform Rules concerning the Contract of Use of Infrastructure in International Rail Traffic (CUI)", forming Appendix E to the Convention,
- f) the "Uniform Rules concerning the Validation of Technical Standards and the Adoption of Uniform Technical Prescriptions applicable to Railway Material intended to be

Artikel 6
Enhetliga rättsregler

§ 1 Den internationella järnvägstrafiken och godkännandet av järnvägsmateriel för nyttjande i internationell trafik ska regleras genom följande instrument, om inte förklaringar eller förbehåll meddelats enligt artikel 42 § 1 första meningen:

- a) "Enhetliga rättsregler för avtal om internationell transport av resande på järnväg (CIV)", som utgör Bihang A till fördraget,
- b) "Enhetliga rättsregler för avtal om internationell transport av gods på järnväg (CIM)", som utgör Bihang B till fördraget,
- c) "Reglementet om internationell transport av farligt gods på järnväg (RID)", som utgör Bihang C till fördraget,
- d) "Enhetliga rättsregler för avtal om nyttjande av järnvägsfordon i internationell järnvägstrafik (CUV)", som utgör Bihang D till fördraget,
- e) "Enhetliga rättsregler för avtal om nyttjande av infrastruktur i internationell järnvägstrafik (CUI)", som utgör Bihang E till fördraget,
- f) "Enhetliga rättsregler för validering av tekniska standarder och antagande av enhetliga tekniska föreskrifter för järnvägsmateriel avsedd att nyttjas i internationell

Prop. 2017/18:62
Bilaga 1
(Grundfördraget)

- | | | |
|---|---|--|
| lisé en trafic international (APTU)”, formant l’Appendice F à la Convention, | used in International Traffic (APTU)”, forming Appendix F to the Convention, | trafik (APTU)”, som utgör Bihang F till fördraget, |
| g) les “Règles uniformes concernant l’admission technique de matériel ferroviaire utilisé en trafic international (ATMF)”, formant l’Appendice G à la Convention, | g) the “Uniform Rules concerning Technical Admission of Railway Material used in International Traffic (ATMF)”, forming Appendix G to the Convention, | g) ”Enhetliga rättsregler för tekniskt godkännande av järnvägsmateriel som ska nyttjas i internationell trafik (ATMF)”, som utgör Bihang G till fördraget, |
| h) d’autres régimes de droit uniforme élaborés par l’Organisation en vertu de l’article 2, § 2, lettre a) formant également des Appendices à la Convention. | h) other systems of uniform law elaborated by the Organisation pursuant to Article 2 § 2, letter a), also forming Appendices to the Convention. | h) andra enhetliga rättsliga regelsystem som utarbetats av organisationen i enlighet med artikel 2 § 2 a och som också utgör bihang till fördraget. |

§ 2 Les Règles uniformes, le Règlement et les régimes énumérés au § 1 y compris leurs Annexes, font partie intégrante de la Convention.

§ 2 The Uniform Rules, the Regulation and the systems listed in § 1, including their Annexes, shall form an integral part of the Convention.

§ 2 De enhetliga rättsreglerna, reglementet och de regelsystem som anges i § 1, inbegripet bilagorna till dessa, ska utgöra en integrerad del av fördraget.

Article 7
Définition de la notion
“Convention”

Article 7
Definition of the expression
“Convention”

Artikel 7
Définition av begreppet
fördrag

Dans les dispositions qui suivent, l’expression “Convention” couvre la Convention proprement dite, le Protocole visé à l’article premier, § 4, et les Appendices visés à l’article 6, y compris leurs Annexes.

In the following provisions the expression “Convention” covers the Convention itself, the Protocol referred to in article 1 § 4 and the Appendices referred to in Article 6, including their Annexes.

I det följande förstås med uttrycket “fördrag” grundfördraget, det protokoll som avses i artikel 1 § 4 och de bihang som avses i artikel 6, inbegripet bilagorna till dessa bihang.

Titre II
Dispositions communes

Title II
Common Provisions

Avdelning II
Gemensamma
bestämmelser

Article 8
Droit national

Article 8
National law

Artikel 8
Nationell rätt

§ 1 Dans l’interprétation et l’application de la Convention, il sera tenu compte de son caractère de droit international et de la nécessité de promouvoir l’uniformité.

§ 1 When interpreting and applying the Convention, its character of international law and the necessity to promote uniformity shall be taken into account.

§ 1 När fördraget tolkas och tillämpas ska hänsyn tas till dess karaktär av internationellt rättsligt instrument och till nödvändigheten att främja enhetlighet.

§ 2 A défaut de stipulations dans la Convention, le droit national est applicable.

§ 2 In the absence of provisions in the Convention, national law shall apply.

§ 2 Om bestämmelser saknas i fördraget ska nationell rätt tillämpas.

§ 3 On entend par droit national le droit de l'Etat où l'ayant droit fait valoir ses droits, y compris les règles relatives aux conflits de lois.

Article 9
Unité de compte

§ 1 L'unité de compte prévue par les Appendices est le Droit de tirage spécial tel que défini par le Fonds Monétaire International.

§ 2 La valeur, en Droit de tirage spécial, de la monnaie nationale d'un Etat membre qui est aussi Membre du Fonds Monétaire International est calculée selon la méthode appliquée par le Fonds Monétaire International pour ses propres opérations et transactions.

§ 3 La valeur, en Droit de tirage spécial, de la monnaie nationale d'un Etat membre qui n'est pas Membre du Fonds Monétaire International est calculée de la façon déterminée par cet Etat. Ce calcul doit exprimer en monnaie nationale une valeur réelle aussi proche que possible de celle qui résulterait de l'application du § 2.

§ 4 Chaque fois qu'un changement se produit dans leur méthode de calcul ou dans la valeur de leur monnaie nationale par rapport à l'unité de compte, les Etats communiquent au Secrétaire général leur méthode de calcul conformément au § 3. Ce dernier notifie ces informations aux autres Etats membres.

§ 5 Un montant exprimé en unités de compte est converti dans la monnaie natio-

§ 3 "National law" means the law of the State in which the person entitled asserts his rights, including the rules relating to conflict of laws.

Article 9
Unit of account

§ 1 The unit of account referred to in the Appendices shall be the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund.

§ 2 The value in Special Drawing Rights of the national currency of a Member State which is a member of the International Monetary Fund shall be calculated in accordance with the method applied by the International Monetary Fund for its own operations and transactions.

§ 3 The value in Special Drawing Rights of the national currency of a Member State which is not a member of the International Monetary Fund shall be calculated by the method determined by that State. This calculation must express in the national currency a real value as close as possible to that which would result from the application of § 2.

§ 4 Each time that a change occurs in their method of calculation or in the value of their national currency in relation to the unit of account, States shall notify the Secretary General of their method of calculation in accordance with § 3. The latter shall inform the Member States of these notifications.

§ 5 An amount expressed in units of account shall be converted into the national

§ 3 Med nationell rätt förstås rättsordningen i den stat där den berättigade gör sitt anspråk gällande, inbegripet dess lagvalsregler.

Artikel 9
Beräkningsenhet

§ 1 Med beräkningsenhet avses i bihangen särskilda dragningsrätter såsom de definieras av Internationella valutafonden.

§ 2 Värdet av en medlemsstats nationella valuta uttryckt i särskilda dragningsrätter ska, om staten även är medlem av Internationella valutafonden, beräknas enligt den metod som valutafonden tillämpar för sin verksamhet och sina transaktioner.

§ 3 Värdet av en medlemsstats nationella valuta uttryckt i särskilda dragningsrätter ska, om staten inte är medlem av Internationella valutafonden, beräknas på det sätt som staten bestämmer. Denna beräkning ska ge ett realvärde i nationell valuta som ligger så nära det värde som skulle ha följt av tillämpningen av § 2 som möjligt.

§ 4 Varje gång som beräkningsmetoden eller värdet av deras valuta i förhållande till beräkningsenheten ändras, ska staterna underrätta generalsekretären om den beräkningsmetod enligt § 3 som de tillämpar. Generalsekretären ska vidarebefordra denna information till medlemsstaterna.

§ 5 Ett belopp uttryckt i beräkningsenheter ska omräknas till den nationella

nale de l'Etat du tribunal saisi. La conversion est effectuée conformément à la valeur de la monnaie correspondante le jour de la décision judiciaire ou le jour convenu par les parties.

Article 10
Dispositions
complémentaires

§ 1 Deux ou plusieurs Etats membres ou deux ou plusieurs transporteurs peuvent convenir de dispositions complémentaires pour l'exécution des Règles uniformes CIV et des Règles uniformes CIM sans toutefois pouvoir déroger à ces Règles uniformes.

§ 2 Les dispositions complémentaires visées au § 1 sont mises en vigueur et publiées dans les formes prévues par les lois et prescriptions de chaque Etat. Les dispositions complémentaires des Etats et leur mise en vigueur sont communiquées au Secrétaire général de l'Organisation. Il notifie ces informations aux autres Etats membres.

Article 11
Caution judiciaire

La caution à fournir pour assurer le paiement des dépens ne peut être exigée à l'occasion des actions judiciaires fondées sur les Règles uniformes CIV, les Règles uniformes CIM, les Règles uniformes CUV ou les Règles uniformes CUI.

Article 12
Exécution de jugements.
Saisies

§ 1 Lorsque les jugements

currency of the State of the court or tribunal seized. The conversion shall be made in accordance with the value of the corresponding currency on the day of the judicial decision or on the day agreed between the parties.

Article 10
Supplementary provisions

§ 1 Two or more Member States or two or more carriers may agree supplementary provisions for the execution of the CIV Uniform Rules and the CIM Uniform Rules; they may not derogate from these Uniform Rules.

§ 2 The supplementary provisions referred to in § 1 shall be put into force and published in the manner required by the laws and prescriptions of each State. The supplementary provisions of States and their coming into force shall be notified to the Secretary General. He shall inform the Member States of these notifications.

Article 11
Security for costs

Security for costs cannot be required in proceedings founded on the CIV Uniform Rules, the CIM Uniform Rules, the CUV Uniform Rules or the CUI Uniform Rules.

Article 12
Execution of judgments.
Attachment

§ 1 Judgments pronounced

valutan i den stat där talan väckts. Omräkningen ska göras i enlighet med värdet på motsvarande valuta dagen för det rättsliga avgörandet eller den dag som parterna kommer överens om.

Artikel 10
Tilläggsbestämmelser

§ 1 Två eller flera medlemsstater eller två eller flera transportörer får komma överens om tilläggsbestämmelser för tillämpningen av de enhetliga rättsreglerna CIV och de enhetliga rättsreglerna CIM. De får inte avvika från dessa enhetliga rättsregler.

§ 2 De tilläggsbestämmelser som avses i § 1 ska sättas i kraft och offentliggöras på det sätt som föreskrivs i varje stats lagar och bestämmelser. Organisationens generalsekreterare ska underrättas om innehållet i sådana tilläggsbestämmelser som staterna bestämt och om dagen för ikraftträdandet. Han ska vidarebefordra dessa uppgifter till övriga medlemsstater.

Artikel 11
Ställande av säkerhet

Vid rättsliga förfaranden som grundas på de enhetliga rättsreglerna CIV, de enhetliga rättsreglerna CIM, de enhetliga rättsreglerna CUV eller de enhetliga rättsreglerna CUI får inte krävas att säkerhet ställs för betalning av rättegångskostnader.

Artikel 12
Verkställande av domar.
Kvarstad och utmätning

§ 1 När domar, som har

prononcés en vertu des dispositions de la Convention, contradictoirement ou par défaut, par le juge compétent, sont devenus exécutoires d'après les lois appliquées par ce juge, ils acquièrent force exécutoire dans chacun des autres Etats membres après l'accomplissement des formalités prescrites dans l'Etat où l'exécution doit avoir lieu. La révision du fond de l'affaire n'est pas admise. Ces dispositions s'appliquent également aux transactions judiciaires.

§ 2 Le § 1 ne s'applique ni aux jugements qui ne sont exécutoires que provisoirement, ni aux condamnations à des dommages-intérêts qui seraient prononcées, en sus des dépens, contre un demandeur en raison du rejet de sa demande.

§ 3 Les créances nées d'un transport soumis aux Règles uniformes CIV ou aux Règles uniformes CIM, au profit d'une entreprise de transport sur une autre entreprise de transport qui ne relève pas du même Etat membre, ne peuvent être saisies qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de l'Etat membre dont relève l'entreprise titulaire des créances à saisir.

§ 4 Les créances nées d'un contrat soumis aux Règles uniformes CUV ou aux Règles uniformes CUI ne peuvent être saisies qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de l'Etat membre dont relève l'entreprise titulaire des créances à saisir.

by the competent court or tribunal pursuant to the provisions of the Convention after trial or by default shall, when they have become enforceable under the law applied by that court or tribunal, become enforceable in each of the other Member States on completion of the formalities required in the State where enforcement is to take place. The merits of the case shall not be subject to review. These provisions shall apply also to judicial settlements.

§ 2 § 1 shall apply neither to judgments which are provisionally enforceable, nor to awards of damages in addition to costs against a plaintiff who fails in his action.

§ 3 Debts arising from a transport operation subject to the CIV Uniform Rules or the CIM Uniform Rules, owed to one transport undertaking by another transport undertaking not under the jurisdiction of the same Member State, may only be attached under a judgment given by the judicial authority of the Member State which has jurisdiction over the undertaking entitled to payment of the debt sought to be attached.

§ 4 Debts arising from a contract subject to the CUV Uniform Rules or the CUI Uniform Rules may only be attached under a judgment given by the judicial authority of the Member State which has jurisdiction over the undertaking entitled to payment of the debts sought to be attached.

meddelats till följd av bestämmelserna i detta fördrag av en behörig domstol efter parternas hörande eller genom tredskodom, får verkställas enligt den lagstiftning som tillämpas av domstolen ska de vara verkställbara i alla andra medlemsstater så snart de formföreskrifter har uppfyllts som gäller i den stat där domen ska verkställas. Ingen ny prövning av själva saken får göras. Dessa bestämmelser ska även vara tillämpliga på förlikning som har träffats inför domstol.

§ 2 Vad som sägs i § 1 ska varken vara tillämpligt på domar som endast får verkställas interimistiskt, eller på skadestånd utöver rättegångskostnaderna som en klagande förpliktas att betala med anledning av att hans talan har ogillats.

§ 3 En fordran från ett transportföretag mot ett annat i samband med en transport som omfattas av de enhetliga rättsreglerna CIV eller de enhetliga rättsreglerna CIM får, om företagen inte hör hemma i samma medlemsstat, beläggas med kvarstad eller utmätas endast på grund av ett avgörande av en judiciell myndighet i den medlemsstat där det fordringsägande företaget hör hemma.

§ 4 Fordringar som uppkommer enligt ett avtal som omfattas av de enhetliga rättsreglerna CUV eller de enhetliga rättsreglerna CUI får beläggas med kvarstad eller utmätas endast på grund av ett avgörande av en judiciell myndighet i den medlemsstat där det fordringsägande företaget hör hemma.

§ 5 Les véhicules ferroviaires ne peuvent être saisis, sur un territoire autre que celui de l'Etat membre dans lequel le détenteur a son siège social, qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de cet Etat. Le terme "détenteur" désigne celui qui exploite économiquement, de manière durable, un véhicule ferroviaire en tant que moyen de transport, qu'il en soit propriétaire ou qu'il en ait le droit de disposition.

Titre III
Structure et fonctionnement

Article 13
Organes

§ 1 Le fonctionnement de l'Organisation est assuré par les organes ci-après:

- a) l'Assemblée générale,
- b) le Comité administratif,
- c) la Commission de révision,
- d) la Commission d'experts pour le transport des marchandises dangereuses (Commission d'experts du RID),
- e) la Commission de la facilitation ferroviaire,
- f) la Commission d'experts techniques,
- g) le Secrétaire général.

§ 2 L'Assemblée générale peut décider la création à titre temporaire d'autres commissions pour des tâches spécifiques.

§ 3 Lors de la détermination du quorum à l'Assemblée générale et aux Com-

§ 5 Railway vehicles may only be seized on a territory other than that of the Member State in which the keeper has its registered office, under a judgment given by the judicial authority of that State. The term "keeper" means the person who, being the owner or having the right to dispose of it, exploits the railway vehicle economically in a permanent manner as a means of transport.

Title III
Structure and Functioning

Article 13
Organs

§ 1 The functioning of the Organisation shall be ensured by the following organs:

- a) the General Assembly,
- b) the Administrative Committee,
- c) the Revision Committee,
- d) the Committee of Experts for the Carriage of Dangerous Goods (RID Expert Committee),
- e) the Rail Facilitation Committee,
- f) the Committee of Technical Experts,
- g) the Secretary General.

§ 2 The General Assembly may decide to establish temporarily other committees for specific tasks.

§ 3 On the determination of the quorum in the General Assembly or in the Com-

§ 5 Järnvägsfordon får beläggas med kvarstad eller utmätas inom en annan medlemsstat än den där innehavaren har sitt säte endast på grund av ett avgörande av en judiciell myndighet i den sistnämnda staten. Med ordet innehavare avses den som varaktigt nyttjar ett järnvägsfordon som transportmedel, vare sig han är ägare eller har nyttjanderätt till detta fordon.

Avdelning III
Uppbyggnad och verksamhet

Artikel 13
Organ

§ 1 Organisationen verksamhet ska utövas genom följande organ:

- a) Generalförsamlingen.
- b) Administrativa kommittén.
- c) Revisionsutskottet.
- d) Fackutskottet för transport av farligt gods (fackutskottet RID).
- e) Förenklingsutskottet.
- f) Tekniska expertutskottet.
- h) Generalsekreteraren.

§ 2 Generalförsamlingen får besluta att inrätta andra tillfälliga utskott för särskilda uppgifter.

§ 3 Vid fastställande av beslutförhet i generalförsamlingen eller i de utskott som

missions visées au § 1, lettres c) à f), les Etats membres qui n'ont pas le droit de vote (article 14, § 5, article 26, § 7 ou article 40, § 4) ne sont pas pris en compte.

§ 4 La présidence à l'Assemblée générale, la présidence au Comité administratif ainsi que la fonction de Secrétaire général doivent, en principe, être attribuées à des ressortissants d'Etats membres différents.

Article 14
Assemblée générale

§ 1 L'Assemblée générale se compose de tous les Etats membres.

§ 2 L'Assemblée générale:

- a) établit son règlement intérieur;
- b) désigne les membres du Comité administratif ainsi qu'un membre suppléant pour chacun d'eux et élit l'Etat membre qui en assurera la Présidence (article 15, §§ 1 à 3);
- c) élit le Secrétaire général (article 21, § 2);
- d) émet des directives concernant l'activité du Comité administratif et du Secrétaire général;
- e) fixe, par période de six ans, le montant maximal que peuvent atteindre les dépenses de l'Organisation durant chaque période budgétaire (article 25); à défaut, elle émet, pour une période ne pouvant excéder six ans, des di-

mittees referred to in § 1, letters c) to f), Member States which do not have the right to vote (Article 14 § 5, Article 26 § 7 or Article 40 § 4) shall not be taken into account.

§ 4 The chairmanship of the General Assembly, the chairmanship of the Administrative Committee as well as the function of Secretary General must, in principle, be conferred on nationals of different Member States.

Article 14
General Assembly

§ 1 The General Assembly shall be composed of all Member States.

§ 2 The General Assembly shall:

- a) establish its rules of procedure;
- b) designate the members of the Administrative Committee as well as a deputy member for each member and elect the Member State which will provide the chairmanship of it (Article 15 §§ 1 to 3);
- c) elect the Secretary General (Article 21 § 2);
- d) issue directives concerning the activity of the Administrative Committee and the Secretary General;
- e) fix, for six-year periods, the maximum amount that the expenditure of the Organisation may reach in each budgetary period (article 25); if not, it shall issue directives relating to the limitation of that expenditure for a period no

anges i § 1 c-f ska inte medlemsstater utan rösträtt medräknas (artikel 14 § 5, artikel 26 § 7 eller artikel 40 § 4).

§ 4 Ordföranden i generalförsamlingen, ordföranden i administrativa kommittén och generalsekreteraren ska som princip vara medborgare i olika medlemsstater.

Artikel 14
Generalförsamlingen

§ 1 Alla medlemsstaterna ska vara företrädare i generalförsamlingen.

§ 2 Generalförsamlingen ska

- a) fastställa sin egen arbetsordning,
- b) utse medlemmar i administrativa kommittén och en suppleant för varje medlem samt utse den medlemsstat som ska innehålla ordförandeskapet i församlingen (artikel 15 §§ 1–3),
- c) utse generalsekreterare (artikel 21 § 2),
- d) utfärda riktlinjer för administrativa kommitténs och generalsekreterarens verksamhet,
- e) fastställa det tillåtna maximibeloppet för organisationens utgifter under varje budgetperiod för sex år framåt (artikel 25); i annat fall utfärda riktlinjer för en period av högst sex år om taket för dessa utgifter,

	rectives relatives à la limitation de ces dépenses;	longer than six years;	
f)	décide si le siège de l'Organisation est fixé à un autre endroit (article premier, § 2);	f) decide whether the headquarters of the Organisation should be located at another place (Article 1 § 2);	f) besluta huruvida organisationens säte ska förläggas till en annan plats (artikel 1 § 2),
g)	décide de l'introduction d'autres langues de travail (article premier, § 6);	g) take decisions about the introduction of other working languages (Article 1 § 6);	g) besluta om införande av andra arbetsspråk (artikel 1 § 6),
h)	décide de la reprise d'autres attributions par l'Organisation (article 4, § 1) ainsi que du transfert d'attributions de l'Organisation à une autre organisation intergouvernementale (article 4, § 2);	h) take decisions about the taking on of other attributions by the Organisation (Article 4 § 1) and the transfer of attributions of the Organisation to another intergovernmental organisation (Article 4 § 2);	h) besluta om organisationens övertagande av andra befogenheter (artikel 4 § 1) och om överföring av befogenheter från organisationen till någon annan mellanstatlig organisation (artikel 4 § 2),
i)	décide, le cas échéant, la création à titre temporaire d'autres commissions pour des tâches spécifiques (article 13, § 2);	i) decide, if necessary, on the temporary establishment of other committees for specific tasks (Article 13 § 2);	i) i förekommande fall besluta om tillfälligt inrättande av andra utskott för särskilda uppgifter (artikel 13 § 2),
j)	examine si l'attitude d'un Etat doit être considérée comme une dénonciation tacite (article 26, § 7);	j) consider whether the attitude of a State should be regarded as a tacit denunciation (Article 26 § 7);	j) bedöma om en stats beteende ska betraktas som en tyst uppsägning (artikel 26 § 7),
k)	décide de confier l'exécution de la vérification des comptes à un autre Etat membre que l'Etat de siège (article 27, § 1);	k) decide whether to entrust the carrying out of the auditing of the accounts to another Member State than the Headquarters State (Article 27 § 1);	k) besluta huruvida revisionen ska anförtros en annan medlemsstat än den stat där organisationen har sitt säte (artikel 27 § 1),
l)	décide des propositions tendant à modifier la Convention (article 33, §§ 2 et 3);	l) take decisions about proposals aiming to modify the Convention (Article 33 §§ 2 and 3);	l) besluta om förslag till ändring av fördraget (artikel 33 §§ 2 och 3),
m)	décide des demandes d'adhésion qui lui sont soumises (article 37, § 4);	m) take decisions about applications for accession submitted to the General Assembly (Article 37 § 4);	m) besluta om framställningar om anslutning som inges till generalförsamlingen (artikel 37 § 4),
n)	décide des conditions d'adhésion d'une organisation régionale d'intégration économique (article 38, § 1);	n) take decisions about the conditions of accession of a regional economic integration organisation (Article 38 § 1);	n) besluta om villkoren för anslutning av en regional organisation för ekonomisk integration (artikel 38 § 1),
o)	décide des demandes d'association qui lui	o) take decisions about applications for asso-	o) besluta om framställningar om anslutning

- | | | |
|--|---|--|
| sont soumises (article 39, § 1); | ciation submitted to it (Article 39 § 1); | som inges till den (artikel 39 § 1), |
| p) décide de la dissolution de l'Organisation et du transfert éventuel de ses attributions à une autre organisation intergouvernementale (article 43); | p) take decisions about the dissolution of the Organisation and about the possible transfer of its attributions to another intergovernmental organisation (Article 43); | p) besluta om organisationens avveckling och om eventuell överföring av dess befogenheter till en annan mellanstatlig organisation (artikel 43), |
| q) décide des autres questions inscrites à l'ordre du jour. | q) take decisions about other questions placed on the agenda. | q) besluta om andra frågor som tagits upp på föredragningslistan. |

§ 3 Le Secrétaire général convoque l'Assemblée générale une fois tous les trois ans ou à la demande soit d'un tiers des Etats membres soit du Comité administratif, ainsi que dans les cas visés à l'article 33, §§ 2 et 3 et à l'article 37, § 4. Il adresse aux Etats membres le projet de l'ordre du jour, au plus tard trois mois avant l'ouverture de la session, dans les conditions définies par le règlement intérieur visé au § 2, lettre a).

§ 3 The Secretary General shall convene the General Assembly once every three years or at the request either of one-third of the Member States or of the Administrative Committee, as well as in the cases referred to in Article 33 §§ 2 and 3 and in Article 37 § 4. He shall send the draft agenda to the Member States at least three months before the opening of the session, in accordance with the conditions defined by the rules of procedure referred to in § 2, letter a).

§ 3 Generalsekreteraren ska sammankalla generalförsamlingen vart tredje år eller på begäran av en tredjedel av medlemsstaterna eller av administrativa kommittén samt i de fall som anges i artikel 33 §§ 2 och 3 och i artikel 37 § 4. Han ska skicka förslaget till föredragningslista till medlemsstaterna minst tre månader före mötets början, enligt bestämmelserna i den arbetsordning som avses i § 2 a.

§ 4 A l'Assemblée générale, le quorum (article 13, § 3) est atteint lorsque la majorité des Etats membres y sont représentés. Un Etat membre peut se faire représenter par un autre Etat membre; toutefois, un Etat ne peut représenter plus d'un autre Etat.

§ 4 There shall be a quorum (Article 13 § 3) in the General Assembly when the majority of the Member States are represented there. A Member State may arrange to be represented by another Member State; however a State may not represent more than one other State.

§ 4 Generalförsamlingen ska vara beslutför (artikel 13 § 3) när en majoritet av medlemsstaterna är företrädna. En medlemsstat får låta en annan medlemsstat företräda sig; en stat får dock inte företräda mer än en annan stat.

§ 5 En cas de vote de l'Assemblée générale concernant des modifications des Appendices à la Convention, les Etats membres qui ont fait, conformément à l'article 42, § 1, première phrase, une déclaration à l'Appendice concerné n'ont pas le droit de vote.

§ 5 In the case of a vote in the General Assembly concerning modifications of the Appendices to the Convention, Member States which have made a declaration in respect of the Appendix in question pursuant to Article 42 § 1, first sentence, shall not have the right to vote.

§ 5 Vid omröstning i generalförsamlingen om ändringar av bihangen till fördraget ska de medlemsstater som har avgett en förklaring avseende det ifrågakvarande bihanget i enlighet med artikel 42 § 1 första meningen inte ha rätt att rösta.

§ 6 L'Assemblée générale prend ses décisions à la majorité des Etats membres représentés lors du vote sauf dans les cas du § 2, lettres e), f), g), h), l) et p) ainsi que dans le cas de l'article 34, § 6, pour lesquels la majorité des deux tiers est requise. Toutefois, dans le cas du § 2, lettre l) une majorité des deux tiers n'est requise que lorsqu'il s'agit des propositions tendant à modifier la Convention proprement dite, à l'exception des articles 9 et 27, §§ 2 à 5, ainsi que le Protocole visé à l'article premier, § 4.

§ 7 Sur invitation du Secrétaire général, lancée en accord avec la majorité des Etats membres,

- a) des Etats non membres de l'Organisation,
- b) des organisations et associations internationales, compétentes pour des questions concernant les activités de l'Organisation ou s'occupant de problèmes inscrits à l'ordre du jour,

peuvent participer, avec voix consultative, aux sessions de l'Assemblée générale.

Article 15
Comité administratif

§ 1 Le Comité administratif se compose d'un tiers des Etats membres.

§ 2 Les membres du Comité et un membre suppléant pour chacun d'eux ainsi que l'Etat membre qui

§ 6 The General Assembly shall take its decisions by the majority of the Member States represented at the time of the vote, save in the case of § 2, letters e), f), g), h), l) and p) as well as of Article 34 § 6, for which the majority shall be two-thirds. However, in the case of § 2, letter l) the majority shall be two-thirds only in the case of proposals aiming to modify the Convention itself, with the exception of Articles 9 and 27 §§ 2 to 5 and the Protocol referred to in Article 1 § 4.

§ 7 On the invitation of the Secretary General, issued with the agreement of a majority of the Member States,

- a) States which are not members of the Organisation,
- b) international organisations and associations having competence for questions concerning the Organisation's activities or dealing with problems which have been placed on the agenda,

may attend sessions of the General Assembly in an advisory capacity.

Article 15
Administrative Committee

§ 1 The Administrative Committee shall be composed of a third of the Member States.

§ 2 The members of the Committee and one deputy member for each of them as well as the Member State

§ 6 Generalförsamlingen ska fatta beslut med en majoritet av de medlemsstater som är företrädare vid omröstningen, utom i de fall som avses i § 2 e, f, g, h, l och p samt i artikel 34 § 6, där det ska krävas två tredjedelars majoritet. I det fall som avses i § 2 l ska två tredjedelars majoritet krävas endast vid förslag som syftar till att ändra grundfördraget, med undantag av artikel 9 och artikel 27 §§ 2–5 och det protokoll som avses i artikel 1 § 4.

§ 7 På generalsekreterarens inbjudan, som utsänts med samtycke av en majoritet av medlemsstaterna, får följande delta i generalförsamlingens möten utan rösträtt:

- a) stater som inte är medlemmar i organisationen,
- b) internationella organisationer och sammanlutningar med behörighet i frågor som rör organisationens verksamhet eller som ägnar sig åt frågor som har tagits upp på föredragningslistan.

Artikel 15
Administrativa kommittén

§ 1 Administrativa kommittén ska bestå av företrädare för en tredjedel av medlemsstaterna.

§ 2 Kommitténs medlemmar och en suppleant för var och en av dem samt den medlemsstat som innehar

préside sont désignés pour trois ans. La composition du Comité est déterminée pour chaque période, en tenant compte notamment d'une équitable répartition géographique. Un membre suppléant qui est devenu membre du Comité au cours d'une période, doit être désigné comme membre du Comité pour la période qui suit.

which chairs the Committee shall be designated for three years. The composition of the Committee shall be determined for each period, having regard in particular to an equitable geographical distribution. A deputy member that becomes a member of the Committee in the course of a period must be designated as a member of the Committee for the period which follows.

ordförändskapet i kommittén ska utses för tre år. Kommitténs sammansättning ska fastställas för varje period, varvid hänsyn särskilt ska tas till en skäligen geografisk fördelning. En suppleant som blir medlem i kommittén under en period måste utses till medlem av kommittén för den påföljande perioden.

§ 3 En cas de vacance, de suspension du droit de vote d'un membre ou en cas d'absence d'un membre lors de deux sessions consécutives du Comité, sans qu'il se fasse représenter par un autre membre conformément au § 6, le membre suppléant désigné par l'Assemblée générale exerce les fonctions de celui-ci pour le reste de la période.

§ 3 If a vacancy occurs or the right to vote of a member is suspended or in the case of absence of a member for two consecutive sessions of the Committee, without the member arranging to be represented by another member in accordance with § 6, the deputy member designated by the General Assembly shall exercise its functions for the remainder of the period.

§ 3 Vid en vakans, om en medlems rösträtt dras in eller om en medlem uteblir vid två på varandra följande möten i kommittén utan att ha låtit sig företrädas av en annan medlem enligt § 6, ska den suppleant som utsetts av generalförsamlingen fullgöra medlemmens uppgifter under återstoden av perioden.

§ 4 Abstraction faite du cas visé au § 3, aucun Etat membre ne peut faire partie du Comité pendant plus de deux périodes consécutives et entières.

§ 4 With the exception of the case referred to in § 3, no Member State may sit on the Committee for more than two full consecutive periods.

§ 4 Med undantag för det fall som avses i § 3 får ingen medlemsstat delta i kommittén i mer än två på varandra följande hela perioder.

§ 5 Le Comité

- a) établit son règlement intérieur;
- b) conclut l'accord de siège;
- c) établit le statut du personnel de l'Organisation;
- d) nomme, en tenant compte de la compétence des candidats et d'une équitable répartition géographique, les hauts fonctionnaires de l'Organisation;
- e) établit un règlement concernant les fi-

§ 5 The Committee shall:

- a) establish its rules of procedure;
- b) conclude the Headquarters Agreement;
- c) establish the staff regulation for the Organisation;
- d) appoint, taking account of the ability of the candidates and an equitable geographical distribution, the senior officers of the Organisation;
- e) establish a regulation concerning the fi-

§ 5 Kommittén ska

- a) fastställa sin egen arbetsordning,
- b) ingå överenskommelsen om organisationens säte,
- c) fastställa organisationens tjänsteföreskrifter,
- d) utnämna organisationens högre tjänstemän, med beaktande av de sökandes kompetens och en skäligen geografisk fördelning,
- e) fastställa ett reglemente om organisat-

Prop. 2017/18:62
Bilaga 1
(Grundfördraget)

- | | | | |
|----|--|---|---|
| | nances et la comptabilité de l'Organisation; | nances and book-keeping of the Organisation; | ionens finanser och bokföring, |
| f) | approuve le programme de travail, le budget, le rapport de gestion et les comptes de l'Organisation; | f) approve the work programme, budget, management report and accounts of the Organisation; | f) godkänna organisationens arbetsprogram, budget, förvaltningsberättelse och redovisning, |
| g) | fixe, sur la base des comptes approuvés, les contributions définitives dues par les Etats membres conformément à l'article 26 pour les deux années civiles écoulées, ainsi que le montant de l'avance de trésorerie dû par les Etats membres conformément à l'article 26, § 5 pour l'année en cours et pour l'année civile suivante; | g) fix, on the basis of the approved accounts, the definitive contributions due from the Member States in accordance with Article 26 for the two previous calendar years, as well as the amount of the treasury advance due from the Member States in accordance with Article 26 § 5 for the current year and the next calendar year; | g) på grundval av den godkända redovisningen, fastställa de slutliga bidrag som medlemsstaterna enligt artikel 26 ska betala för de två föregående kalenderåren samt det belopp som medlemsstaterna enligt artikel 26 § 5 ska betala i förskott för det innevarande året och för det påföljande kalenderåret, |
| h) | détermine les attributions de l'Organisation qui concernent tous les Etats membres ou seulement quelques-uns des Etats membres ainsi que les dépenses à supporter, en conséquence, par ces Etats membres (article 26, § 4); | h) determine the attributions of the Organisation which concern all the Member States or only some of the Member States as well as the expenses to be borne, in consequence, by these Member States (Article 26 § 4); | h) besluta om de av organisationens befogenheter som rör alla medlemsstaterna eller endast en del av medlemsstaterna samt de utgifter som dessa medlemsstater ska betala till följd av detta (artikel 26 § 4), |
| i) | fixe le montant des rémunérations spécifiques (article 26, § 11); | i) fix the amount of specific remuneration (Article 26 § 11); | i) fastställa beloppet för de särskilda arvodena (artikel 26 § 11), |
| j) | donne des directives spéciales concernant la vérification des comptes (article 27, § 1); | j) issue special directives concerning the auditing of accounts (Article 27 § 1); | j) utfärda särskilda riktlinjer för revision (artikel 27 § 1), |
| k) | approuve la prise en charge de fonctions administratives par l'Organisation (article 4, § 3) et fixe les contributions spécifiques dues par l'Etat membre concerné; | k) approve the taking on of administrative functions by the Organisation (Article 4 § 3) and fix the specific contributions due from the Member State concerned; | k) godkänna att organisationen tar på sig administrativa uppgifter (artikel 4 § 3) och fastställa de särskilda bidrag som den berörda medlemsstaten ska betala, |
| l) | communiquent aux Etats membres le rapport de gestion, le relevé des comptes ainsi que ses décisions et | l) send to the Member States the management report, the statement of accounts as well as its decisions | l) tillstålla medlemsstaterna förvaltningsberättelsen och redovisningen samt sina beslut och rekommenda- |

recommandations;	and recommendations;	tioner,
m) établit et communique aux Etats membres, en vue de l'Assemblée générale chargée de déterminer sa composition, au plus tard deux mois avant l'ouverture de la session, un rapport sur son activité ainsi que des propositions relatives à son renouvellement (article 14, § 2, lettre b));	m) prepare and send to the Member States, with a view to the General Assembly which is to decide the composition of the Committee, at least two months before the opening of the session, a report on its activity as well as proposals as to how it should be reconstituted (Article 14 § 2, letter b);	m) upprätta en verksamhetsberättelse och ett förslag till ny sammansättning av kommittén samt skicka medlemsstaterna dessa senast två månader innan det möte öppnas vid vilket generalförsamlingen ska stämma om kommitténs sammansättning (artikel 14 § 2 b),
n) contrôle la gestion du Secrétaire général;	n) keep a check on the conduct of business by the Secretary General;	n) övervaka hur generalsekreteraren handhar förvaltningen,
o) veille à la bonne application, par le Secrétaire général, de la Convention ainsi qu'à l'exécution, par le Secrétaire général, des décisions prises par les autres organes; à cet effet, le Comité peut prendre toutes les mesures propres à améliorer l'application de la Convention et des décisions précitées;	o) keep a watch on the proper application of the Convention by the Secretary General and the execution, by the Secretary General, of decisions taken by the other organs; to this end, the Committee may take all measures likely to improve the application of the Convention and of the above mentioned decisions;	o) se till att generalsekreteraren tillämpar fördraget på ett riktigt sätt och verkställer de beslut som fattas av övriga organ; för detta ändamål får kommittén vidta alla åtgärder som kan förbättra tillämpningen av fördraget och av ovan nämnda beslut,
p) donne des avis motivés sur les questions qui peuvent intéresser l'activité de l'Organisation et qui lui sont soumises par un Etat membre ou par le Secrétaire général;	p) give reasoned opinions on questions which may affect the work of the Organisation and are submitted to the Committee by a Member State or by the Secretary General;	p) avge motiverade yttranden i frågor som kan beröra organisationens arbete och som lämnas till kommittén av en medlemsstat eller av generalsekreteraren,
q) tranche les différends entre un Etat membre et le Secrétaire général au regard de sa fonction comme dépositaire (article 36, § 2);	q) resolve disputes between a Member State and the Secretary General with respect to his function as Depository (Article 36 § 2);	q) lösa tvister mellan en medlemsstat och generalsekreteraren angående hans funktion som depositarie (artikel 36 § 2),
r) décide de demandes de suspension de la qualité de membre (article 40).	r) take decisions about applications for suspension of membership (Article 40).	r) fatta beslut som rör ansökningar om upphävande av medlemskap (artikel 40).

§ 6 Au Comité, le quorum

§ 6 There shall be a quorum

§ 6 Administrativa kom-

est atteint lorsque deux tiers de ses membres y sont représentés. Un membre peut se faire représenter par un autre membre; toutefois, un membre ne peut représenter plus d'un autre membre.

§ 7 Le Comité prend ses décisions à la majorité des membres représentés lors du vote.

§ 8 Sauf décision contraire, le Comité se réunit au siège de l'Organisation. Les procès-verbaux des sessions sont envoyés à tous les Etats membres.

§ 9 Le président du Comité:

- a) convoque le Comité au moins une fois par an ainsi qu'à la demande soit de quatre de ses membres, soit du Secrétaire général;
- b) adresse aux membres du Comité le projet de l'ordre du jour;
- c) traite, dans les limites et conditions définies au règlement intérieur du Comité, des questions urgentes soulevées dans l'intervalle des sessions;
- d) signe l'accord de siège prévu au § 5, lettre b).

§ 10 Le Comité peut, dans les limites de ses propres compétences, charger le président d'exécuter certaines tâches spécifiques.

*Article 16
Commissions*

§ 1 Les Commissions

in the Administrative Committee when two-thirds of its members are represented there. However, a member may arrange to be represented by another member; no member may however represent more than one other member.

§ 7 The Committee shall take its decisions by the majority of the members represented at the time of vote.

§ 8 Unless it decides otherwise, the Committee shall meet at the headquarters of the Organisation. The minutes of its meetings shall be sent to all Member States.

§ 9 The Chairman of the Committee shall:

- a) convene the Committee at least once a year as well as at the request of four of its members or of the Secretary General;
- b) send to the members of the Committee the draft agenda;
- c) deal, within the limits and under the conditions laid down in the rules of procedure, with urgent questions arising in the interval between meetings;
- d) sign the Headquarters Agreement referred to in § 5, letter b).

§ 10 The Committee may, within the limits of its own responsibilities, instruct the Chairman to carry out certain specific tasks.

*Article 16
Other Committees*

§ 1 The Committees re-

mittén ska vara beslutför när två tredjedelar av dess medlemmar är företrädade. En medlem får låta sig företräddas av en annan medlem; ingen medlem får dock företräda mer än en annan medlem.

§ 7 Kommittén ska fatta sina beslut med en majoritet av de medlemmar som är företrädade vid omröstningen.

§ 8 Om kommittén inte beslutar annat ska den sammanträda där organisationen har sitt säte. Mötesprotokollen ska skickas till alla medlemsstater.

§ 9 Kommitténs ordförande ska

- a) sammankalla kommittén minst en gång om året och på begäran av fyra av dess medlemmar eller av generalsekreteraren,
- b) skicka förslaget till föredragningslista till kommitténs medlemmar,
- c) i enlighet med bestämmelserna i arbetsordningen behandla viktiga frågor som uppkommer mellan mötena,
- d) underteckna den överenskommelse om organisationens säte som avses i § 5 b.

§ 10 Kommittén får inom sitt eget kompetensområde uppdraga åt ordföranden att utföra vissa särskilda uppgifter.

*Artikel 16
Utskott*

§ 1 De utskott som avses i

visées à l'article 13, § 1, lettres c) à f) et § 2 se composent en principe de tous les Etats membres. Lorsque la Commission de révision, la Commission d'experts du RID ou la Commission d'experts techniques délibèrent et décident, dans le cadre de leurs compétences, des modifications des Appendices à la Convention, les Etats membres qui ont fait, conformément à l'article 42, § 1, première phrase, une déclaration portant sur les Appendices concernés ne sont pas membres de la Commission y relative.

§ 2 Le Secrétaire général convoque les Commissions soit de sa propre initiative, soit à la demande de cinq Etats membres, soit à la demande du Comité administratif. Le Secrétaire général adresse le projet d'ordre du jour aux Etats membres au plus tard deux mois avant l'ouverture de la session.

§ 3 Un Etat membre peut se faire représenter par un autre Etat membre; toutefois, un Etat ne peut représenter plus de deux autres Etats.

§ 4 Chaque Etat membre représenté a droit à une voix. Une proposition est adoptée si le nombre de voix positives est:

- a) au moins égal au tiers du nombre des Etats membres représentés lors du vote et
- b) supérieur au nombre des voix négatives.

§ 5 Sur invitation du Secrétaire général, lancée en

ferred to in Article 13 § 1, letters c) to f) and § 2 shall be composed, in principle, of all Member States. When the Revision Committee, the RID Expert Committee or the Committee of Technical Experts deliberate and take decisions, within the limits of their competence, about modifications of the Appendices to the Convention, Member States which have made a declaration in respect of the Appendices in question pursuant to Article 42 § 1, first sentence, shall not be members of the Committee concerned.

§ 2 The Secretary General shall convene the Committees either on his own initiative or at the request of five Member States or of the Administrative Committee. The Secretary General shall send the draft agenda to the Member States at least two months before the opening of the meeting.

§ 3 A Member State may arrange to be represented by another Member State; no State may however represent more than two other States.

§ 4 Each Member State represented shall have one vote. A proposal shall be adopted if the number of votes in favour is

- a) equal to at least one-third of the number of Member States represented at the time of the vote and
- b) greater than the number of votes against.

§ 5 On the invitation of the Secretary General, issued

artikel 13 § 1 c-f och i artikel 13 § 2 ska i princip vara sammansatta av företrädare för alla medlemsstaterna. När revisionsutskottet, fackutskottet RID eller tekniska expertutskottet inom ramen för sina kompetensområden överlägger och fattar beslut om ändringar av bihangen till fördraget, ska de medlemsstater som har avgett en förklaring angående de ifrågavarande bihangen enligt artikel 42 § 1 första meningen inte vara medlemmar av det berörda utskottet.

§ 2 Generalsekreteraren ska sammankalla utskotten antingen på eget initiativ eller på begäran av fem medlemsstater eller av administrativa kommittén. Generalsekreteraren ska skicka förslaget till föredragningslista till medlemsstaterna minst två månader före mötets början.

§ 3 En medlemsstat får låta sig företrädas av en annan medlemsstat; en stat får dock inte företräda mer än två andra stater.

§ 4 Varje företräd medlemsstat ska ha en röst. Ett förslag ska antas om antalet röst

- a) utgör minst en tredjedel av antalet medlemsstater som är företrädda vid omröstningen,
- b) överstiger antalet nej-röster.

§ 5 På inbjudan av generalsekreteraren, som utsänts

accord avec la majorité des Etats membres,	with the agreement of a majority of the Member States,	med samtycke av en majoritet av medlemsstaterna, får följande delta i generalförsamlingens möten utan rösträtt:
a) des Etats non membres de l'Organisation,	a) States which are not members of the Organisation,	a) stater som inte är medlemmar i organisationen,
b) des Etats membres qui ne sont cependant pas membres des Commissions concernées,	b) Member States which, however, are not members of the Committee concerned,	b) medlemsstater som inte är medlemmar i det berörda utskottet,
c) des organisations et associations internationales, compétentes pour des questions concernant les activités de l'Organisation ou s'occupant de problèmes inscrits à l'ordre du jour, peuvent participer, avec voix consultative, aux sessions des Commissions.	c) international organisations and associations having competence for questions concerning the Organisation's activities or dealing with problems which have been placed on the agenda, may attend meetings of the Committees in an advisory capacity.	c) internationella organisationer och samman slutningar vilka har behörighet i frågor som rör organisationens verksamhet eller ägnar sig åt frågor som har tagits upp på föredragningslistan.
§ 6 Les Commissions élisent pour chaque session ou pour une période déterminée un président et un ou plusieurs vice-présidents.	§ 6 The Committees shall elect for each meeting or for an agreed period a Chairman and one or several Deputy Chairmen.	§ 6 Utskotten ska för varje möte eller för en överenskommen period välja en ordförande och en eller flera vice ordförande.
§ 7 Les délibérations ont lieu dans les langues de travail. Les exposés faits en séance dans l'une des langues de travail sont traduits en substance dans les autres langues de travail, les propositions et les décisions sont traduites intégralement.	§ 7 The proceedings shall be conducted in the working languages. The substance of what is said during a meeting in one of the working languages shall be translated into the other working languages; proposals and decisions shall be translated in full.	§ 7 Överläggningarna ska föras på arbetsspråken. Huvudinnehållet i det som sägs under ett möte på något av arbetsspråken ska översättas till de andra arbetsspråken; förslag och beslut ska översättas i sin helhet.
§ 8 Les procès-verbaux résumant les délibérations. Les propositions et les décisions sont reproduites intégralement. En ce qui concerne les décisions, seul le texte français fait foi. Les procès-verbaux sont transmis à tous les Etats membres.	§ 8 The minutes shall summarise the proceedings. Proposals and decisions shall be reproduced in full. With regard to decisions, the French text shall prevail. The minutes shall be sent to all Member States.	§ 8 En sammanfattning av överläggningarna ska redovisas i protokollet. Förslag och beslut ska återges i sin helhet. I fråga om besluten ska endast den franska texten vara giltig. Protokollet ska skickas till alla medlemsstaterna.
§ 9 Les Commissions peuvent créer des groupes de travail chargés de traiter des questions déterminées.	§ 9 The Committees may appoint working groups to deal with specific questions.	§ 9 Utskotten får tillsätta arbetsgrupper för att behandla särskilda frågor.

§ 10 Les Commissions se dotent d'un règlement intérieur.

Article 17
Commission de révision

§ 1 La Commission de révision:

- a) décide, conformément à l'article 33, § 4, des propositions tendant à modifier la Convention;
- b) examine les propositions à soumettre pour décision, conformément à l'article 33, § 2, à l'Assemblée générale.

§ 2 A la Commission de révision, le quorum (article 13, § 3) est atteint lorsque la majorité des Etats membres y sont représentés.

Article 18
Commission d'experts du RID

§ 1 La Commission d'experts du RID décide, conformément à l'article 33, § 5, des propositions tendant à modifier la Convention.

§ 2 A la Commission d'experts du RID, le quorum (article 13, § 3) est atteint lorsqu'un tiers des Etats membres y sont représentés.

Article 19
Commission de la facilitation ferroviaire

§ 1 La Commission de la facilitation ferroviaire:

- a) se prononce sur toutes les questions visant à faciliter le franchissement des frontières en trafic international ferroviaire;

§ 10 The Committees shall establish their rules of procedure.

Article 17
Revision Committee

§ 1 The Revision Committee shall:

- a) take decisions, in accordance with Article 33 § 4, about proposals aiming to modify the Convention;
- b) consider proposals to be submitted, in accordance with Article 33 § 2, to the General Assembly for decision.

§ 2 There shall be a quorum (Article 13 § 3) in the Revision Committee when the majority of the Member States are represented there.

Article 18
RID Expert Committee

§ 1 The RID Expert Committee shall take decisions, in accordance with Article 33 § 5, about proposals aiming to modify the Convention.

§ 2 There shall be a quorum (Article 13 § 3) in the RID Expert Committee when one-third of the Member States are represented there.

Article 19
Rail Facilitation Committee

§ 1 The Rail Facilitation Committee shall:

- a) give its opinion on all questions aiming to facilitate frontier crossing in international rail traffic;

§ 10 Utskotten ska utarbeta en egen arbetsordning.

Artikel 17
Revisionsutskottet

§ 1 Revisionsutskottet ska

- a) besluta i enlighet med artikel 33 § 4 om förslag som syftar till att ändra fördraget,
- b) granska förslag som i enlighet med artikel 33 § 2 ska inges till generalförsamlingen för beslut.

§ 2 Revisionsutskottet ska vara beslutfört (artikel 13 § 3) när en majoritet av medlemsstaterna är företrädda.

Artikel 18
Fackutskottet RID

§ 1 Fackutskottet RID ska besluta i enlighet med artikel 33 § 5 om förslag som syftar till att ändra fördraget.

§ 2 Fackutskottet RID ska vara beslutfört (artikel 13 § 3) när en tredjedel av medlemsstaterna är företrädda.

Artikel 19
Förenklingsutskottet

§ 1 Förenklingsutskottet ska

- a) yttra sig i alla frågor som syftar till att underlätta internationell järnvägstrafik över gränserna,

- | | | |
|--|--|---|
| b) recommande des standards, des méthodes, des procédures et des pratiques relatifs à la facilitation ferroviaire. | b) recommend standards, methods, procedures and practices relating to rail facilitation. | b) rekommendera standarder, metoder, förfaranden och praxis som avser förenkling. |
|--|--|---|

§ 2 A la Commission de la facilitation ferroviaire, le quorum (article 13, § 3) est atteint lorsqu'un tiers des Etats membres y sont représentés.

§ 2 There shall be a quorum (Article 13 § 3) in the Rail Facilitation Committee when one-third of the Member States are represented there.

§ 2 Förenklingsutskottet ska vara beslutfört (artikel 13 § 3) när en tredjedel av medlemsstaterna är företrädna.

*Article 20
Commission d'experts
techniques*

*Article 20
Committee of Technical
Experts*

*Artikel 20
Tekniska expertutskottet*

§ 1 La Commission d'experts techniques

§ 1 The Committee of Technical Experts shall:

§ 1 Tekniska expertutskottet ska

- | | | |
|---|--|--|
| a) décide, conformément à l'article 5 des Règles uniformes APTU, de la validation d'une norme technique relative au matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international; | a) take decisions, in accordance with Article 5 of the APTU Uniform Rules, about the validation of a technical standard relating to railway material intended to be used in international traffic; | a) besluta i enlighet med artikel 5 i APTU om validering av en teknisk standard som rör järnvägsmateriel avsedd att nyttjas i internationell trafik, |
| b) décide, conformément à l'article 6 des Règles uniformes APTU, de l'adoption d'une prescription technique uniforme relative à la construction, à l'exploitation, à la maintenance ou à une procédure concernant le matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international; | b) take decisions, in accordance with Article 6 of the APTU Uniform Rules, about the adoption of a uniform technical prescription relating to the construction, operation, maintenance or relating to a procedure concerning railway material intended to be used in international traffic; | b) besluta i enlighet med artikel 6 i APTU om antagande av en enhetlig teknisk föreskrift avseende tillverkning, drift, underhåll eller ett förfarande som rör järnvägsmateriel avsedd att nyttjas i internationell trafik, |
| c) veille à l'application des normes techniques et des prescriptions techniques uniformes relatives au matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international ferroviaire et examine leur développement en vue de leur validation ou adoption conformément aux procédures prévues aux articles 5 et 6 des Règles uniformes APTU; | c) keep a watch on the application of technical standards and uniform technical prescriptions relating to railway material intended to be used in international traffic and examine their development with a view to their validation or adoption in accordance with the procedures provided for in Articles 5 and 6 of the APTU Uniform | c) övervaka tillämpningen av tekniska standarder och enhetliga tekniska föreskrifter för järnvägsmateriel avsedd att nyttjas i internationell järnvägstrafik och granska utvecklingen av dessa i syfte att validera eller anta dem i enlighet med de förfaranden som anges i artiklarna 5 och 6 i de enhetliga rättsreglerna APTU, |

- | | | |
|--|---|--|
| d) décide, conformément à l'article 33, § 6, des propositions tendant à modifier la Convention; | d) take decisions, in accordance with Article 33 § 6, about proposals aiming to modify the Convention; | d) besluta i enlighet med artikel 33 § 6 om förslag som syftar till att ändra fördraget, |
| e) traite de toutes les autres affaires qui lui sont attribuées conformément aux Règles uniformes APTU et aux Règles uniformes ATMF. | e) deal with all other matters which are assigned to it in accordance with the APTU Uniform Rules and the ATMF Uniform Rules. | e) behandla alla övriga ärenden som tilldelas det i enlighet med de enhetliga rättsreglerna APTU och ATMF. |

§ 2 A la Commission d'experts techniques, le quorum (article 13, § 3) est atteint lorsque la moitié des Etats membres au sens de l'article 16, § 1 y sont représentés. Lors de la prise de décisions concernant des dispositions des Annexes des Règles uniformes APTU, les Etats membres qui ont formulé une objection, conformément à l'article 35, § 4, à l'égard des dispositions concernées ou ont fait une déclaration, conformément à l'article 9, § 1 des Règles uniformes APTU, n'ont pas le droit de vote.

§ 2 There shall be a quorum (Article 13 § 3) in the Committee of Technical Experts, when one-half of the Member States, within the meaning of Article 16 § 1, are represented there. When the Committee is taking decisions about provisions of the Annexes to the APTU Uniform Rules, Member States which have made an objection, in accordance with Article 35 § 4, with regard to the provisions concerned or have made a declaration, in accordance with Article 9 § 1 of the APTU Uniform Rules, shall not have the right to vote.

§ 2 Tekniska expertutskottet ska vara beslutfört (artikel 13 § 3) när hälften av medlemsstaterna, i den mening som avses i artikel 16 § 1, är företrädde. När utskottet fattar beslut om bestämmelser i bilagorna till de enhetliga rättsreglerna APTU, ska de medlemsstater som har gjort en invändning i enlighet med artikel 35 § 4 avseende de berörda bestämmelserna eller avgett en förklaring i enlighet med artikel 9 § 1 i de enhetliga rättsreglerna APTU inte ha rösträtt.

§ 3 La Commission d'experts techniques peut, soit valider des normes techniques ou adopter des prescriptions techniques uni-formes, soit refuser de les valider ou de les adopter; elle ne peut en aucun cas les modifier.

§ 3 The Committee of Technical Experts may either validate technical standards or adopt uniform technical prescriptions or refuse to validate or adopt them; it may not under any circumstances modify them.

§ 3 Tekniska expertutskottet får dels validera tekniska standarder eller anta enhetliga tekniska föreskrifter, dels vägra att validera eller anta dessa; den får inte under några omständigheter ändra dem.

Article 21
Secrétaire général

Article 21
Secretary General

Artikel 21
Generalsekreteraren

§ 1 Le Secrétaire général assume les fonctions de secrétariat de l'Organisation.

§ 1 The Secretary General shall assume the functions of Secretariat of the Organisation.

§ 1 Generalsekreteraren ska fungera som organisationens sekretariat.

§ 2 Le Secrétaire général est élu par l'Assemblée générale pour une période de trois ans, renouvelable

§ 2 The Secretary General shall be elected by the General Assembly for a period of three years,

§ 2 Generalsekreteraren ska väljas av generalförsamlingen för en tid av tre år, som kan förlängas högst två

Prop. 2017/18:62
Bilaga 1
(Grundfördraget)

au maximum deux fois.	renewable twice at most.	gånger.
§ 3 Le Secrétaire général doit notamment:	§ 3 The Secretary General must, in particular:	§ 3 Generalsekreteraren ska i synnerhet
a) assumer les fonctions de dépositaire (article 36);	a) assume the functions of Depository (Article 36);	a) vara deponarie (artikel 36),
b) représenter l'Organisation vers l'extérieur;	b) represent the Organisation externally;	b) företräda organisationen utåt,
c) communiquer les décisions prises par l'Assemblée générale et par les Commissions aux Etats membres (article 34, § 1; article 35, § 1);	c) send to Member States the decisions taken by the General Assembly and by the Committees (Article 34 § 1, Article 35 § 1);	c) tillstålla medlemsstaterna de beslut som fattas av generalförsamlingen och av utskotten (artikel 34 § 1, artikel 35 § 1),
d) exécuter les tâches qui lui sont confiées par les autres organes de l'Organisation;	d) carry out the duties entrusted to him by the other organs of the Organisation;	d) utföra de uppgifter som organisationens övriga organ anförtrot honom,
e) instruire les propositions des Etats membres tendant à modifier la Convention en ayant recours, le cas échéant, à l'assistance d'experts;	e) examine proposals of the Member States aiming to modify the Convention, if necessary with the assistance of experts;	e) bereda medlemsstaternas förslag som syftar till att ändra fördraget, vid behov med hjälp av sakkunniga,
f) convoquer l'Assemblée générale et les Commissions (article 14, § 3; article 16, § 2);	f) convene the General Assembly and the other Committees (Article 14 § 3, Article 16 § 2);	f) sammankalla generalförsamlingen och utskotten (artikel 14 § 3, artikel 16 § 2),
g) adresser, en temps opportun, aux Etats membres les documents nécessaires aux sessions des divers organes;	g) send to Member States, in due time, the documents necessary for the meetings of the various organs;	g) i god tid tillstålla medlemsstaterna de handlingar som behövs för de olika organens möten,
h) élaborer le programme de travail, le projet de budget et le rapport de gestion de l'Organisation et les soumettre pour approbation au Comité administratif (article 25);	h) draw up the work programme, draft budget and management report of the Organisation and submit them to the Administrative Committee for approval (Article 25);	h) utarbeta organisationens arbetsprogram, budgetförslag och förvaltningsberättelse och lägga fram dem för administrativa kommittén för godkännande (artikel 25),
i) gère les finances de l'Organisation dans le cadre du budget approuvé;	i) manage the financial affairs of the Organisation within the limits of the approved budget;	i) förvalta organisationens medel inom ramen för den fastställda budgeten,
j) essayer, à la demande de l'une des parties en cause, en prêtant ses bons offices, de régler les différends entre elles nés de l'interpré-	j) endeavour, at the request of one of the parties concerned, by using his good offices, to settle disputes between them arising	j) på begäran av någon av de berörda parterna erbjuda sina tjänster för att försöka bilägga tvister mellan dem i fråga om tolkningen

	tation ou de l'application de la Convention;	from the interpretation or application of the Convention;	eller tillämpningen av fördraget,
k)	émettre, à la demande de toutes les parties en cause, un avis sur les différends nés de l'interprétation ou de l'application de la Convention;	k) give, at the request of all parties concerned, an opinion on disputes arising from the interpretation or application of the Convention;	k) på begäran av alla berörda parter avge utlåtande i tvister om tolkningen eller tillämpningen av fördraget,
l)	assumer les fonctions qui lui sont attribuées par le Titre V;	l) assume the functions which are attributed to him by Title V;	l) fullgöra de uppgifter som han åläggs enligt avdelning V,
m)	recevoir les communications faites par les Etats membres, les organisations et associations internationales visées à l'article 16, § 5 et par les entreprises (transporteurs, gestionnaires d'infrastructure, etc.) participant au trafic international ferroviaire et les notifier, s'il y a lieu, aux autres Etats membres, organisations et associations internationales ainsi qu'aux entreprises;	m) receive communications from the Member States, international organisations and associations referred to in Article 16 § 5, and from the undertakings (carriers, infrastructure managers, etc.) participating in international rail traffic, and notify them, where appropriate, to the other Member States, international organisations and associations as well as undertakings;	m) ta emot meddelanden från de medlemsstater, internationella organisationer och sammanslutningar som avses i artikel 16 § 5, och från de företag (transportörer, infrastrukturförvaltare, m.m.) som deltar i internationell järnvägstrafik, och i förekommande fall underätta övriga medlemsstater, internationella organisationer, sammanslutningar och företag om dessa meddelanden,
n)	exercer la direction du personnel de l'Organisation;	n) exercise the management of the staff of the Organisation;	n) ansvara för ledningen av organisationens personal,
o)	informer, en temps utile, les Etats membres de toute vacance relative aux postes de l'Organisation;	o) inform the Member States, in due time, of any vacancy in the posts of the Organisation;	o) i god tid underrätta medlemsstaterna om eventuella vakanta tjänster i organisationen,
p)	tenir à jour et publier les listes des lignes visées à l'article 24.	p) maintain and publish the lists of lines and services referred to in Article 24.	p) fortlöpande föra och offentliggöra de listor över linjer som avses i artikel 24.

§ 4 Le Secrétaire général peut présenter de sa propre initiative des propositions tendant à modifier la Convention.

§ 4 The Secretary General may, on his own initiative, present proposals aiming to modify the Convention.

§ 4 Generalsekreteraren får på eget initiativ lägga fram förslag som syftar till ändra fördraget.

Article 22
Personnel de l'Organisation

Article 22
Staff of the Organisation

Artikel 22
Organisationens personal

Les droits et les obligations du personnel de l'Organisation sont fixés par le statut du personnel établi par le

The rights and duties of the staff of the Organisation shall be laid down by the regulation established by the

Rättigheter och skyldigheter för organisationens personal ska fastställas i de tjänsteföreskrifter som

Comité administratif conformément à l'article 15, § 5, lettre c).

Administrative Committee in accordance with Article 15 § 5, letter c).

administrativa kommittén upprättat i enlighet med artikel 15 § 5 c.

Article 23
Bulletin

Article 23
Bulletin

Artikel 23
Tidskrift

§ 1 L'Organisation édite un bulletin qui contient les communications officielles ainsi que celles nécessaires et utiles en vue de l'application de la Convention.

§ 1 The Organisation shall publish a bulletin which shall contain official communications as well as others necessary or useful with respect to the application of the Convention.

§ 1 Organisationen ska utge en tidskrift som innehåller officiella meddelanden och andra meddelanden som är nödvändiga och användbara för tillämpningen av fördraget.

§ 2 Les communications incombant au Secrétaire général en vertu de la Convention peuvent, le cas échéant, être effectuées sous forme d'une publication dans le bulletin.

§ 2 The communications for which the Secretary General is responsible under the Convention may, if necessary, be made in the form of a publication in the Bulletin.

§ 2 De meddelanden som generalsekreteraren ska utfärda enligt fördraget får vid behov lämnas i form av offentliggöranden i tidskriften.

Article 24
Listes des lignes

Article 24
Lists of lines or services

Artikel 24
Listor över linjer

§ 1 Les lignes maritimes et de navigation intérieure visées aux articles premiers des Règles uniformes CIV et des Règles uniformes CIM, sur lesquelles s'effectuent des transports, faisant l'objet d'un seul contrat de transport, en sus d'un transport ferroviaire, sont inscrites sur deux listes:

§ 1 The maritime and inland waterway services referred to in Article 1 of the CIV Uniform Rules and of the CIM Uniform Rules, on which carriage is performed in addition to carriage by rail subject to a single contract of carriage, shall be included in two lists:

§ 1 De linjer till sjöss eller på inre vattenvägar som avses i artikel 1 i de enhetliga rättsreglerna CIV och de enhetliga rättsreglerna CIM, på vilka utförs transporter som är föremål för ett enda transportavtal, utöver transport med järnväg, ska införas på två listor:

- a) la liste des lignes maritimes et de navigation intérieure CIV,
- b) la liste des lignes maritimes et de navigation intérieure CIM.

- a) the CIV list of maritime and inland waterway services,
- b) the CIM list of maritime and inland waterway services.

- a) CIV-listan över linjer till sjöss eller på inre vattenvägar.
- b) CIM-listan över linjer till sjöss eller på inre vattenvägar.

§ 2 Les lignes ferroviaires d'un Etat membre ayant émis une réserve conformément à l'article premier, § 6 des Règles uniformes CIV ou conformément à l'article premier, § 6 des Règles uniformes CIM sont inscrites sur deux listes conformément à cette réserve:

§ 2 The railway lines of a Member State which has lodged a reservation in accordance with Article 1 § 6 of the CIV Uniform Rules or in accordance with Article 1 § 6 of the CIM Uniform Rules shall be included in two lists in accordance with that reservation:

§ 2 Järnvägslinjer i en medlemsstat som har gjort förbehåll i enlighet med artikel 1 § 6 i de enhetliga rättsreglerna CIV eller i enlighet med artikel 1 § 6 i de enhetliga rättsreglerna CIM ska införas i två listor i enlighet med detta förbehåll:

- a) la liste des lignes ferroviaires CIV,

- a) the CIV list of railway lines,

- a) CIV-listan över järnvägslinjer.

b) la liste des lignes ferroviaires CIM.

§ 3 Les Etats membres adressent au Secrétaire général leurs communications concernant l'inscription ou la radiation de lignes visées aux §§ 1 et 2. Les lignes maritimes et de navigation intérieure visées au § 1, dans la mesure où elles relient des Etats membres, ne sont inscrites qu'après accord de ces Etats; pour la radiation d'une telle ligne, la communication d'un seul de ces Etats suffit.

§ 4 Le Secrétaire général notifie l'inscription ou la radiation d'une ligne à tous les Etats membres.

§ 5 Les transports sur les lignes maritimes et de navigation intérieure visées au § 1 et les transports sur les lignes ferroviaires visées au § 2 sont soumis aux dispositions de la Convention à l'expiration d'un mois à compter de la date de la notification de l'inscription par le Secrétaire général. Une telle ligne cesse d'être soumise aux dispositions de la Convention à l'expiration de trois mois à compter de la date de la notification de la radiation par le Secrétaire général, sauf en ce qui concerne les transports en cours, qui doivent être achevés.

b) the CIM list of railway lines.

§ 3 Member States shall send to the Secretary General their notifications concerning the inclusion or deletion of lines or services referred to in §§ 1 and 2. In so far as they link Member States, the maritime and inland waterway services referred to in § 1 shall only be included in the lists with the agreement of those States; for the deletion of such a service, notification by one of those States shall suffice.

§ 4 The Secretary General shall notify all Member States of the inclusion or deletion of a line or a service.

§ 5 Carriage on the maritime and inland waterway services referred to in § 1 and carriage on the railway lines referred to in § 2 shall be subject to the provisions of the Convention on 17 the expiration of one month running from the date of the notification of their inclusion by the Secretary General. Such a service or line shall cease to be subject to the provisions of the Convention on the expiration of three months running from the date of the notification of the deletion by the Secretary General, save in respect of carriage underway which must be finished.

b) CIM-listan över järnvägslinjer.

§ 3 Medlemsstaterna ska meddela generalsekretären om de inför eller stryker linjer i de listor som anges i §§ 1 och 2. Om de linjer till sjöss eller på inre vattenvägar som avses i § 1 förbinder medlemsstater ska de införas i listan endast med dessa staters samtycke; vid strykning av en sådan linje är meddelande från en av dessa stater tillräckligt.

§ 4 Generalsekretären ska underrätta alla medlemsstater om införing eller strykning av en linje.

§ 5 Transporter på de linjer till sjöss eller på inre vattenvägar som avses i § 1 och transporter på de järnvägslinjer som avses i § 2 ska vara underkastade bestämmelserna i fördraget efter en månad räknat från den dag då generalsekretären meddelade att linjerna har införts. Fördraget ska inte längre tillämpas på en sådan linje efter tre månader räknat från den dag då generalsekretären meddelade att den har strukits, utom med avseende på pågående transport som måste avslutas.

*Titre IV
Finances*

*Article 25
Programme de travail.
Budget. Comptes. Rapport
de gestion*

§ 1 Le programme de travail, le budget et les comptes de l'Organisation couvrent une période de deux années civiles.

§ 2 L'Organisation édite, au moins tous les deux ans, un rapport de gestion.

§ 3 Le montant des dépenses de l'Organisation est arrêté, pour chaque période budgétaire, par le Comité administratif, sur proposition du Secrétaire général.

*Article 26
Financement des dépenses*

§ 1 Sous réserve des §§ 2 à 4, les dépenses de l'Organisation, non couvertes par d'autres recettes, sont supportées par les Etats membres pour deux cinquièmes sur la base de la clef de répartition des contributions du système des Nations Unies, et pour trois cinquièmes proportionnellement à la longueur totale des infrastructures ferroviaires ainsi que des lignes maritimes et de navigation intérieure inscrites conformément à l'article 24, § 1. Toutefois, les lignes maritimes et de navigation intérieure ne sont comptées que pour la moitié de leurs longueurs.

§ 2 Lorsqu'un Etat membre a émis une réserve conformément à l'article premier, § 6 des Règles uniformes CIV ou conformément à l'article premier, § 6 des Règles uni-

*Title IV
Finances*

*Article 25
Work programme. Budget.
Accounts. Management
report*

§ 1 The work programme, budget and accounts of the Organisation shall cover a period of two calendar years.

§ 2 The Organisation shall publish a management report at least every two years.

§ 3 The total amount of expenditure of the Organisation shall be fixed, for each budgetary period, by the Administrative Committee on a proposal by the Secretary General.

*Article 26
Financing the expenditure*

§ 1 Subject to §§ 2 to 4, the expenditure of the Organisation, not covered by other receipts, shall be met by the Member States as to two fifths on the basis of the United Nations system of apportioning contributions, and as to three fifths in proportion to the total length of railway infrastructure as well as of the maritime and inland waterway services included in accordance with Article 24 § 1. However, maritime and inland waterway services shall count only in respect of one-half of the length of their routes.

§ 2 When a Member State has lodged a reservation in accordance with Article 1 § 6 of the CIV Uniform Rules or in accordance with Article 1 § 6 of the CIM

*Avdelning IV
Finanser*

*Artikel 25
Arbetsprogram. Budget.
Redovisning.
Förvaltningsberättelse*

§ 1 Organisationens arbetsprogram, budget och redovisning ska omfatta två kalenderår.

§ 2 Organisationen ska minst vartannat år utge en förvaltningsberättelse.

§ 3 Beloppen för organisationens utgifter ska för varje räkenskapsår fastställas av administrativa kommittén på förslag av generalsekretären.

*Artikel 26
Finansiering av utgifterna*

§ 1 Om inte annat följer av §§ 2–4 ska de av organisationens utgifter som inte täcks av andra intäkter bäras av medlemsstaterna på grundval av Förenta nationernas system för fördelning av bidrag och med tre femtedelar i förhållande till den totala längden på järnvägsinfrastrukturen och på de linjer till sjöss eller på inre vattenvägar som införts i enlighet med artikel 24 § 1. I fråga om linjer till sjöss eller på inre vattenvägar ska dock endast halva längden räknas.

§ 2 När en medlemsstat har gjort ett förbehåll i enlighet med artikel 1 § 6 i de enhetliga rättsreglerna CIV eller i enlighet med artikel 1 § 6 i de enhetliga rätts-

formes CIM, la formule de contribution visée au § 1 s'applique comme suit:

- a) au lieu de la longueur totale des infrastructures ferroviaires sur le territoire de cet Etat membre n'est prise en compte que la longueur des lignes ferroviaires inscrites conformément à l'article 24, § 2;
- b) la part de la contribution selon le système des Nations Unies est calculée au prorata de la longueur des lignes inscrites conformément à l'article 24, §§ 1 et 2 par rapport à la longueur totale des infrastructures ferroviaires sur le territoire de cet Etat membre et celle des lignes inscrites conformément à l'article 24, § 1; elle ne peut en aucun cas être inférieure à 0,01 pour cent.

§ 3 Chaque Etat membre supporte au moins 0,25 pour cent et au plus 15 pour cent des contributions.

§ 4 Le Comité administratif détermine les attributions de l'Organisation qui concernent:

- a) tous les Etats membres d'une manière égale et les dépenses qui sont supportées par tous les Etats membres selon la formule visée au § 1;
- b) seulement quelques-uns des Etats membres et les dépenses qui sont supportées par ces Etats membres selon la même formule.

Uniform Rules, the contribution formula referred to in § 1 shall be applied as follows:

- a) instead of the total length of railway infrastructure on the territory of that Member State only the length of railway lines included in accordance with Article 24 § 2 shall be taken into account;
- b) the part of the contribution according to the United Nations system shall be calculated pro rata as a function of the length of the lines and services included in accordance with Article 24 §§ 1 and 2 in relation to the total length of railway infrastructure on the territory of that Member State plus the length of the services included in accordance with Article 24 § 1, but with a minimum of 0.01 per cent.

§ 3 Each Member State shall meet at least 0.25 per cent and at most 15 per cent of the contributions.

§ 4 The Administrative Committee shall determine the attributions of the Organisation concerning

- a) all the Member States equally and the expenditure which shall be met by all Member States according to the formula referred to in § 1,
- b) only some of the Member States and the expenditure which shall be met by those Member States according to the same

reglerna CIM ska den fördelningsformel som avses i § 1 tillämpas på följande sätt:

- a) I stället för järnvägsinfrastrukturens totala längd på medlemsstatens territorium ska endast längden på de järnvägslinjer som införts i enlighet med artikel 24 § 2 medräknas.
- b) Bidragets andel enligt Förenta nationernas system ska beräknas i proportion till längden på de linjer som införts i enlighet med artikel 24 §§ 1 och 2 i förhållande till järnvägsinfrastrukturens totala längd på medlemsstatens territorium och på de linjer som införts i enlighet med artikel 24 § 1; den får inte i något fall understiga 0,01 procent.

§ 3 Varje medlemsstat ska stå för minst 0,25 procent och högst 15 procent av bidragen.

§ 4 Administrativa kommittén ska fastställa de av organisationens befogenheter som rör

- a) alla medlemsstaterna lika och de utgifter som ska bäras av alla medlemsstaterna enligt den formel som avses i § 1,
- b) endast en del av medlemsstaterna och de utgifter som ska bäras av dessa medlemsstater enligt samma formel.

Prop. 2017/18:62
Bilaga 1
(Grundfördraget)

Le § 3 s'applique par analogie. Ces dispositions ne portent pas atteinte à l'article 4, § 3.

§ 5 Les contributions des Etats membres aux dépenses de l'Organisation sont dues, sous forme d'avance de trésorerie payable en deux acomptes au plus tard jusqu'au 31 octobre de chacune des deux années que couvre le budget. L'avance de trésorerie est fixée sur la base des contributions des deux années précédentes définitivement dues.

§ 6 Lors de l'envoi aux Etats membres du rapport de gestion et du relevé des comptes, le Secrétaire général communique le montant définitif de la contribution des deux années civiles écoulées ainsi que le montant pour l'avance de trésorerie pour les deux années civiles à venir.

§ 7 Après le 31 décembre de l'année de la communication du Secrétaire général conformément au § 6, les sommes dues pour les deux années civiles écoulées portent intérêt à raison de cinq pour cent l'an. Si, un an après cette date, un Etat membre n'a pas payé sa part contributive, son droit de vote est suspendu jusqu'à ce qu'il ait satisfait à l'obligation de paiement. A l'expiration d'un délai supplémentaire de deux ans, l'Assemblée générale examine si l'attitude de cet Etat doit être considérée comme une dénonciation tacite de la Convention, en fixant, le cas échéant, la date d'effet.

formula.

§ 3 shall apply mutatis mutandis. These provisions shall not affect Article 4 § 3.

§ 5 The contributions of the Member States to the expenditure of the Organisation shall be due in the form of a treasury advance payable in two instalments at the latest by the 31 October of each of the two years covered by the budget. The treasury advance shall be fixed on the basis of the definitive contributions for the two preceding years.

§ 6 When sending the management report and statement of accounts to the Member States, the Secretary General shall notify the definitive amount of the contribution for the two previous calendar years as well as the amount of the treasury advance in respect of the two calendar years to come.

§ 7 After the 31 December of the year the notification is made by the Secretary General in accordance with § 6, the amounts due for the last two calendar years shall bear interest at the rate of five per cent per annum. If, one year after that date, a Member State has not paid its contribution, its right to vote shall be suspended until it has fulfilled its obligation to pay. On expiry of a further period of two years, the General Assembly shall consider whether the attitude of that State should be regarded as a tacit denunciation of the Convention and, where necessary, shall determine the effective date

§ 3 ska också tillämpas här. Dessa bestämmelser ska inte påverka tillämpningen av artikel 4 § 3.

§ 5 Medlemsstaternas bidrag till organisationens utgifter ska betalas i form av ett förskott, som kan delas upp på två delbetalningar, senast den 31 oktober vart och ett av de två år som omfattas av budgeten. Förskottet ska fastställas på grundval av de slutliga bidragen för de två föregående åren.

§ 6 När generalsekreteraren sänder förvaltningsberättelsen och redovisningen till medlemsstaterna, ska han underrätta dem om det slutliga bidragsbeloppet för de två föregående kalenderåren och beloppet på det förskott som ska betalas för de två följande kalenderåren.

§ 7 Efter den 31 december det år då generalsekreteraren underrättade medlemsstaterna i enlighet med § 6 ska ränta utgå med fem procent per år på obetalda belopp för de senaste två kalenderåren. Om en medlemsstat ett år efter den dagen inte har betalat sitt bidrag, ska den vara utan rösträtt till dess att den har uppfyllt sin betalnings-skyldighet. Efter ytterligare två år ska generalförsamlingen pröva om denna stats beteende ska betraktas som en tyst uppsägning av fördraget och i förekommande fall fastställa den dag då uppsägningen blir gällande.

thereof.

§ 8 Les contributions échues restent dues dans les cas de dénonciation en vertu du § 7 ou de l'article 41 ainsi que dans les cas de suspension du droit de vote visé à l'article 40, § 4, lettre b).

§ 8 Contributions overdue shall remain payable in the cases of denunciation pursuant to § 7 or Article 41, and in cases of suspension of the right to vote referred to in Article 40 § 4, letter b).

§ 8 Betalningsskyldigheten för förfallna bidrag ska kvarstå även i fall av uppsägning enligt § 7 eller artikel 41 och i fall då rösträtten inte får utövas enligt artikel 40 § 4 b.

§ 9 Les montants non recouvrés sont couverts par des ressources de l'Organisation.

§ 9 Sums not recovered shall be made good out of the resources of the Organisation.

§ 9 De belopp som inte har betalats ska om möjligt täckas med organisationens medel.

§ 10 L'Etat membre qui a dénoncé la Convention peut devenir à nouveau Etat membre par adhésion, sous réserve qu'il ait payé les sommes dont il est débiteur.

§ 10 A Member State which has denounced the Convention may become a Member State again by accession, provided that it has paid the sums which it owes.

§ 10 En medlemsstat som har sagt upp fördraget kan genom anslutning på nytt bli medlemsstat, förutsatt att staten har betalat de belopp som den är skyldig.

§ 11 L'Organisation perçoit une rémunération pour couvrir les frais particuliers résultant des activités prévues à l'article 21, § 3, lettres j) à l). Dans les cas prévus à l'article 21, § 3, lettres j) et k), cette rémunération est fixée par le Comité administratif, sur proposition du Secrétaire général; dans le cas prévu à l'article 21, § 3, lettre l), l'article 31, § 3 est applicable.

§ 11 A charge shall be made by the Organisation to cover the special expenses arising from activities provided for in Article 21 § 3, letters j) to l). In the cases provided for in Article 21 § 3, letters j) and k), that charge shall be determined by the Administrative Committee on the basis of a proposal by the Secretary General. In the case provided for in Article 21 § 3, letter l), Article 31 § 3 shall apply.

§ 11 Organisationen ska uppbära ersättning för att täcka de särskilda kostnader som är förenade med de verksamheter som avses i artikel 21 § 3 j–l. I de fall som avses i artikel 21 § 3 j och k ska ersättningen bestämmas av administrativa kommittén på förslag av generalsekreteraren; i det fall som avses i artikel 21 § 3 l ska artikel 31 § 3 tillämpas.

Article 27
Vérification des comptes

Article 27
Auditing of accounts

Artikel 27
Granskning av organisationens räkenskaper

§ 1 Sauf décision contraire de l'Assemblée générale prise en vertu de l'article 14, § 2, lettre k), la vérification des comptes est effectuée par l'Etat de siège selon les règles du présent article et, sous réserve de toutes directives spéciales du Comité administratif, en conformité avec le règlement concernant les finances et la comptabilité de l'Organisation (article 15, § 5,

§ 1 In the absence of a contrary decision by the General Assembly pursuant to Article 14 § 2, letter k), the auditing of accounts shall be carried out by the Headquarters State, according to the rules laid down in this Article and, subject to any special directives of the Administrative Committee, in conformity with the Financial and Accounting

§ 1 Om inte annat beslutats av generalförsamlingen enligt artikel 14 § 2 k, ska granskningen av räkenskaperna utföras av den stat där organisationen har sitt säte, enligt de regler som anges i den här artikeln och, om inte annat följer av eventuella särskilda riktlinjer från administrativa kommittén, i enlighet med reglementet om organisationens finan-

lettre e)).

Regulation of the Organisation (Article 15 § 5, letter e)).

ser och bokföring (artikel 15 § 5 e).

§ 2 Le Vérificateur a librement accès, à tout moment, à tous les livres, écritures, documents comptables et autres informations dont il estime avoir besoin.

§ 2 The Auditor shall have unrestricted access, at any time, to all ledgers, accounts, accounting documents and other information which he considers needful.

§ 2 Revisorn ska när som helst ha fri tillgång till all bokföring och alla handlingar, verifikat och andra uppgifter som behövs.

§ 3 Le Vérificateur communique au Comité administratif et au Secrétaire général les constatations faites lors de la vérification. Il peut, en outre, présenter tout commentaire qu'il juge approprié au sujet du rapport financier du Secrétaire général.

§ 3 The Auditor shall inform the Administrative Committee and the Secretary General of the findings of the audit. He may, in addition, submit any comments that he considers appropriate about the financial report of the Secretary General.

§ 3 Revisorn ska underrätta administrativa kommittén och generalsekreteraren om vad som fastställts i samband med revisionen. Han kan dessutom göra de anmärkningar som han anser lämpliga vad avser generalsekreterarens ekonomiska rapport.

§ 4 Le mandat de vérification des comptes est défini dans le règlement concernant les finances et la comptabilité et par le mandat additionnel annexé à ce dernier.

§ 4 The mandate for the auditing of accounts is defined in the Financial and Accounting Regulation and by the additional mandate annexed to the latter.

§ 4 Mandatet för granskning av räkenskaperna definieras i reglementet om organisationens finanser och bokföring och genom tilläggsmandatet som fogats till detta reglemente.

Titre V
Arbitrage

Title V
Arbitration

Avdelning V
Skiljedom

Article 28
Compétence

Article 28
Competence

Artikel 28
Behörighet

§ 1 Les litiges entre Etats membres, nés de l'interprétation ou de l'application de la Convention ainsi que les litiges entre Etats membres et l'Organisation, nés de l'interprétation ou de l'application du Protocole sur les privilèges et immunités peuvent, à la demande d'une des parties, être soumis à un tribunal arbitral. Les parties déterminent librement la composition du tribunal arbitral et la procédure arbitrale.

§ 1 Disputes between Member States arising from the interpretation or application of the Convention, as well as disputes between Member States and the Organisation arising from the interpretation or application of the Protocol on Privileges and Immunities may, at the request of one of the parties, be referred to an Arbitration Tribunal. The parties shall freely determine the composition of the Arbitration Tribunal and the arbitration procedure.

§ 1 Tvister mellan medlemsstater om fördragets tolkning eller tillämpning samt tvister mellan medlemsstater och organisationen om tolkningen eller tillämpningen av protokollet om privilegier och immunitet kan på begäran av endera parten underställas en skiljenämnd. Parterna ska fritt bestämma skiljenämndens sammansättning och förfarandet inför nämnden.

§ 2 Les autres litiges nés de l'interprétation ou de l'application de la Con-

§ 2 Other disputes arising from the interpretation or application of the Con-

§ 2 Andra tvister om tolkningen eller tillämpningen av fördraget och övriga

vention et des autres conventions élaborées par l'Organisation conformément à l'article 2, § 2, s'ils n'ont pas été réglés à l'amiable ou soumis à la décision des tribunaux ordinaires, peuvent, par accord entre les parties intéressées, être soumis à un tribunal arbitral. Les articles 29 à 32 s'appliquent pour la composition du tribunal arbitral et la procédure arbitrale.

vention and of other conventions elaborated by the Organisation in accordance with Article 2 § 2, if not settled amicably or brought before the ordinary courts or tribunals may, by agreement between the parties concerned, be referred to an Arbitration Tribunal. Articles 29 to 32 shall apply to the composition of the Arbitration Tribunal and the arbitration procedure.

konventioner som utarbetats av organisationen i enlighet med artikel 2 § 2 kan, om de inte görs upp i godo eller anhängiggörs vid allmän domstol, genom överenskommelse mellan de berörda parterna underställas en skiljenämnd. Artiklarna 29–32 ska tillämpas på skiljenämndens sammansättning och förfarandet inför nämnden.

§ 3 Chaque Etat peut, lorsqu'il adresse une demande d'adhésion à la Convention, se réserver le droit de ne pas appliquer tout ou partie des §§ 1 et 2.

§ 3 Any State may, at the time of its application for accession to the Convention, reserve the right not to apply all or part of the provisions of §§ 1 and 2.

§ 3 När en stat gör en framställan om anslutning till fördraget får den förbehålla sig rätten att helt eller delvis underlåta att tillämpa bestämmelserna i §§ 1 och 2.

§ 4 L'Etat qui a émis une réserve en vertu du § 3 peut y renoncer, à tout moment, en informant le dépositaire. Cette renonciation prend effet un mois après la date à laquelle le dépositaire en donne connaissance aux Etats membres.

§ 4 A State which has made a reservation pursuant to § 3 may withdraw it at any time by informing the Depositary. This withdrawal shall take effect one month after the date on which the Depositary notifies it to the Member States.

§ 4 En stat som har gjort förbehåll enligt § 3 kan när som helst återkalla detta genom meddelande till deponitarier. Detta återkallande blir gällande en månad efter den dag då deponitarier en derrättar staterna om det.

Article 29
Compromis. Greffe

Article 29
Agreement to refer to arbitration. Registrar

Artikel 29
Skiljeavtal. Registrator

Les parties concluent un compromis spécifiant en particulier:

The Parties shall conclude an agreement to refer to arbitration, which shall, in particular, specify:

Parterna ska sluta ett skiljeavtal, i vilket särskilt anges

- a) l'objet du différend,
- b) la composition du tribunal et les délais convenus pour la nomination du ou des arbitres,
- c) le lieu convenu comme siège du tribunal.

- a) the subject matter of the dispute;
- b) the composition of the Tribunal and the period agreed for nomination of the arbitrator or arbitrators;
- c) the place where it is agreed that the Tribunal is to sit.

- a) tvisteföremålet,
- b) skiljenämndens sammansättning och den tid inom vilken skiljeman eller skiljemän ska utses,
- c) den plats där skiljenämnden ska anses ha sitt säte.

Le compromis doit être communiqué au Secrétaire général qui assume les fonctions de greffe.

The agreement to refer to arbitration must be communicated to the Secretary General who shall act as Registrar.

Skiljeavtalet ska överlämnas till generalsekreteraren, som ska fungera som registrator.

Article 30
Arbitres

§ 1 Une liste d'arbitres est établie et tenue à jour par le Secrétaire général. Chaque Etat membre peut faire inscrire sur la liste d'arbitres deux de ses ressortissants.

§ 2 Le tribunal arbitral se compose d'un, de trois ou de cinq arbitres, conformément au compromis. Les arbitres sont choisis parmi les personnes figurant sur la liste visée au § 1. Toutefois, si le compromis prévoit cinq arbitres, chacune des parties peut choisir un arbitre en dehors de la liste. Si le compromis prévoit un arbitre unique, celui-ci est choisi d'un commun accord par les parties. Si le compromis prévoit trois ou cinq arbitres, chacune des parties choisit un ou deux arbitres, selon le cas; ceux-ci désignent d'un commun accord le troisième ou le cinquième arbitre, qui préside le tribunal arbitral. En cas de désaccord entre les parties sur la désignation de l'arbitre unique ou entre les arbitres choisis sur celle du troisième ou du cinquième arbitre, cette désignation est faite par le Secrétaire général.

§ 3 L'arbitre unique, le troisième ou le cinquième arbitre doit être d'une nationalité autre que celle des parties, à moins que celles-ci ne soient de même nationalité.

Article 30
Arbitrators

§ 1 A panel of arbitrators shall be established and kept up to date by the Secretary General. Each Member State may nominate two of its nationals to the panel of arbitrators.

§ 2 The Arbitration Tribunal shall be composed of one, three or five arbitrators in accordance with the agreement to refer to arbitration. The arbitrators shall be selected from persons who are on the panel referred to in § 1. Nevertheless, if the agreement to refer to arbitration provides for five arbitrators, each of the parties may select one arbitrator who is not on the panel. If the agreement to refer to arbitration provides for a sole arbitrator, he shall be selected by mutual agreement between the parties. If the agreement to refer to arbitration provides for three or five arbitrators, each party shall select one or two arbitrators as the case may be; these, by mutual agreement, shall appoint the third or fifth arbitrator, who shall be President of the Arbitration Tribunal. If the parties cannot agree on the selection of a sole arbitrator, or the selected arbitrators cannot agree on the appointment of a third or fifth arbitrator, the appointment shall be made by the Secretary General.

§ 3 The sole arbitrator, or the third or fifth arbitrator, must be of a nationality other than that of either party, unless both are of the same nationality.

Artikel 30
Skiljemän

§ 1 Generalsekreteraren ska upprätta en förteckning över skiljemän och hålla den aktuell. Varje medlemsstat får låta föra in två av sina medborgare i förteckningen.

§ 2 En skiljenämnd ska bestå av en, tre eller fem skiljemän, enligt skiljeavtalet. Skiljemännen ska väljas bland de personer som finns upptagna i den förteckning som avses i § 1. Om enligt skiljeavtalet fem skiljemän ska utses, får dock vardera parten välja en skiljeman som inte är upptagen i förteckningen. Om skiljenämnden enligt skiljeavtalet ska bestå av en enda skiljeman, ska denne utses genom överenskommelse mellan parterna. Om skiljenämnden enligt skiljeavtalet ska bestå av tre eller fem skiljemän, ska vardera parten utse en respektive två skiljemän; dessa ska gemensamt utse den tredje eller femte skiljemannen, som ska vara ordförande i nämnden. Om parterna inte kan enas om valet av den som ensam ska vara skiljeman eller om de av parterna utsedda skiljemännen inte kan enas om valet av den tredje eller femte skiljemannen, ska denne utses av generalsekreteraren.

§ 3 En ensam skiljeman och den tredje eller femte skiljemannen ska vara av annan nationalitet än parterna, såvida inte dessa är av samma nationalitet.

§ 4 L'intervention au litige d'une tierce partie demeure sans effet sur la composition du tribunal arbitral.

§ 4 The intervention of a third party in the dispute shall not affect the composition of the Arbitration Tribunal.

§ 4 En tredje parts inträde i tvisten ska inte inverka på skiljenämndens sammansättning.

Article 31
Procédure. Frais

Article 31
Procedure. Costs

Artikel 31
Förfarande. Kostnader

§ 1 Le tribunal arbitral décide de la procédure à suivre en tenant compte notamment des dispositions ci-après:

§ 1 The Arbitration Tribunal shall decide the procedure to be followed having regard in particular to the following provisions:

§ 1 Skiljenämnden ska besluta vilket förfarande som ska följas, varvid särskilt följande föreskrifter ska beaktas:

- a) il instruit et juge les causes d'après les éléments fournis par les parties, sans être lié, lorsqu'il est appelé à dire le droit, par les interprétations de celles-ci;
- b) il ne peut accorder plus ou autre chose que ce qui est demandé dans les conclusions du demandeur, ni moins que ce que le défendeur a reconnu comme étant dû;
- c) la sentence arbitrale, dûment motivée, est rédigée par le tribunal arbitral et notifiée aux parties par le Secrétaire général;
- d) sauf disposition contraire de droit impératif du lieu où siège le tribunal arbitral, et sous réserve d'accord contraire des parties, la sentence arbitrale est définitive.

- a) it shall enquire into and determine cases on the basis of the evidence submitted by the parties, but will not be bound by their interpretations when it is called upon to decide a question of law;
- b) it may not award more than the claimant has claimed, nor anything of a different nature, nor may it award less than the defendant has acknowledged as due;
- c) the arbitration award, setting forth the reasons for the decision, shall be drawn up by the Arbitration Tribunal and notified to the parties by the Secretary General;
- d) save where the mandatory provisions of the law of the place where the Arbitration Tribunal is sitting otherwise provide and subject to contrary agreement by the parties, the arbitration award shall be final.

- a) Nämnden ska utreda och bedöma tvistefrågan på grundval av de uppgifter som parterna har tillhandahållit utan att vara bunden av parternas tolkning när den ska avgöra rättsfrågor.
- b) Den får inte tillerkänna käranden mer eller annat än vad denne har yrkat och inte mindre än vad svaranden har medgivit.
- c) Skiljedomen ska avfattas med vederbörliga domskäl av skiljenämnden och delges parterna av generalsekreteraren.
- d) Om inte annat följer av tvingande rättsregler i den stat där skiljenämnden har sitt säte eller av överenskommelse mellan parterna, får talan inte föras mot skiljedomen.

§ 2 Les honoraires des arbitres sont fixés par le Secrétaire général.

§ 2 The fees of the arbitrators shall be determined by the Secretary General.

§ 2 Skiljemännens arvoden ska fastställas av generalsekreteraren.

§ 3 La sentence arbitrale fixe les frais et dépens et

§ 3 The Tribunal shall determine in its award the

§ 3 I skiljedomen ska anges kostnaderna för förfarandet

décide de leur répartition entre les parties, ainsi que celle des honoraires des arbitres.

amount of costs and expenses and shall decide how they and the fees of the arbitrators are to be apportioned between the parties.

samt hur dessa och arvordena till skiljemännen ska fördelas mellan parterna.

Article 32
Prescription. Force
exécutoire

§ 1 La mise en oeuvre de la procédure arbitrale a, quant à l'interruption de la prescription, le même effet que celui prévu par le droit matériel applicable pour l'introduction de l'action devant le juge ordinaire.

Article 32
Limitation. Enforcement

§ 1 The commencement of arbitration proceedings shall have the same effect, as regards the interruption of periods of limitation, as that attributed by the applicable provisions of substantive law to the institution of an action in the ordinary courts or tribunals.

Artikel 32
Preskription. Verkställighet

§ 1 Att ett skiljeförfarande inleds ska i fråga om avbrytning ha samma verkan som den som enligt tillämplig materiell rätt följer av att talan väcks vid allmän domstol.

§ 2 La sentence du tribunal arbitral acquiert force exécutoire dans chacun des Etats membres après l'accomplissement des formalités prescrites dans l'Etat où l'exécution doit avoir lieu. La révision du fond de l'affaire n'est pas admise.

§ 2 The Arbitration Tribunal's award shall become enforceable in each of the Member States on completion of the formalities required in the State where enforcement is to take place. The merits of the case shall not be subject to review.

§ 2 En skiljedom ska vara verkställbar i alla medlemsstater så snart de formföreskrifter har uppfyllts som gäller i den stat där domen ska verkställas. Ingen ny prövning av själva saken får göras.

Titre VI
Modification de la
Convention

Article 33
Compétence

§ 1 Le Secrétaire général porte immédiatement à la connaissance des Etats membres les propositions tendant à modifier la Convention qui lui ont été adressées par les Etats membres ou qu'il a lui-même élaborées.

§ 2 L'Assemblée générale décide des propositions tendant à modifier la Convention pour autant que les §§ 4 à 6 ne prévoient pas une autre compétence.

Title VI
Modification of the
Convention

Article 33
Competence

§ 1 The Secretary General shall immediately bring to the notice of the Member States proposals aiming to modify the Convention, which have been sent to him by the Member States or which he has prepared himself.

§ 2 The General Assembly shall take decisions about proposals aiming to modify the Convention in so far as §§ 4 to 6 do not provide for another competence.

Avdelning VI
Ändring av fördraget

Artikel 33
Behörighet

§ 1 Generalsekreteraren ska omedelbart underrätta medlemsstaterna om förslag som syftar till ändring av fördraget och som medlemsstaterna har översänt till honom eller som han själv har utarbetat.

§ 2 Generalförsamlingen ska besluta om förslag som syftar till ändring av fördraget såvitt ingen annan behörighet anges i §§ 4-6.

§ 3 Saisie d'une proposition de modification, l'Assemblée générale peut décider, à la majorité, prévue à l'article 14, § 6, qu'une telle proposition présente un caractère d'étroite connexité avec une ou plusieurs dispositions des Appendices à la Convention. Dans ce cas ainsi que dans les cas visés aux §§ 4 à 6, deuxième phrases, l'Assemblée générale est également habilitée à décider de la modification de cette ou de ces dispositions des Appendices.

§ 3 When seized of a modification proposal the General Assembly may decide, by the majority provided for under Article 14 § 6, that such proposal is closely linked with one or more provisions of the Appendices to the Convention. In that case as well as in the cases referred to in §§ 4 to 6, second sentences, the General Assembly is also empowered to take decisions about the modification of such provision or provisions of the Appendices.

§ 3 När generalförsamlingen behandlar ett ändringsförslag, kan den med den majoritet som anges i artikel 14 § 6 besluta att förslaget har nära anknytning till en eller flera bestämmelser i bihangen till fördraget. I ett sådant fall får generalförsamlingen liksom i de fall som avses i §§ 4–6 andra meningens besluta om ändring också av denna eller dessa bestämmelser i bihangen.

§ 4 Sous réserve des décisions de l'Assemblée générale prises selon le § 3, première phrase, la Commission de révision décide des propositions tendant à modifier les

§ 4 Subject to decisions taken by the General Assembly in accordance with § 3, first sentence, the Revision Committee shall take decisions about proposals aiming to modify:

§ 4 Utom i de fall då generalförsamlingen har beslutat i enlighet med § 3 första meningens ska revisionsutskottet besluta om förslag som syftar till ändring av

- a) articles 9 et 27, §§ 2 à 5;
- b) Règles uniformes CIV, à l'exception des articles 1er, 2, 5, 6, 16, 26 à 39, 41 à 53 et 56 à 60;
- c) Règles uniformes CIM, à l'exception des articles 1er, 5, 6, §§ 1 et 2, des articles 8, 12, 13, § 2, des articles 14, 15, §§ 2 et 3, de l'article 19, §§ 6 et 7, ainsi que des articles 23 à 27, 30 à 33, 36 à 41 et 44 à 48;
- d) Règles uniformes CUV, à l'exception des articles 1er, 4, 5 et 7 à 12;
- e) Règles uniformes CUI, à l'exception des articles 1er, 2, 4, 8 à 15, 17 à 19, 21, 23 à 25;
- f) Règles uniformes APTU, à l'exception des articles 1er, 3 et 9 à 11 ainsi que des Annexes de ces Règles uniformes;
- g) Règles uniformes

- a) Articles 9 and 27 §§ 2 to 5;
- b) the CIV Uniform Rules except Articles 1, 2, 5, 6, 16, 26 to 39, 41 to 53 and 56 to 60;
- c) the CIM Uniform Rules except Articles 1, 5, 6 §§ 1 and 2, Articles 8, 12, 13 § 2, Articles 14, 15 §§ 2 and 3, Article 19 §§ 6 and 7 and Articles 23 to 27, 30 to 33, 36 to 41 and 44 to 48;
- d) the CUV Uniform Rules except Articles 1, 4, 5 and 7 to 12;
- e) the CUI Uniform Rules except Articles 1, 2, 4, 8 to 15, 17 to 19, 21, 23 to 25;
- f) the APTU Uniform Rules except Articles 1, 3 and 9 to 11 and the Annexes of these Uniform Rules;
- g) the ATMF Uniform

- a) artikel 9 och artikel 27 §§ 2–5,
- b) de enhetliga rättsreglerna CIV, utom artiklarna 1, 2, 5, 6, 16, 26–39, 41–53 och 56–60,
- c) de enhetliga rättsreglerna CIM, utom artiklarna 1 och 5, artikel 6 §§ 1 och 2, artiklarna 8 och 12, artikel 13 § 2, artikel 14, artikel 15 §§ 2 och 3, artikel 19 §§ 6 och 7 och artiklarna 23–27, 30–33, 36–41 och 44–48,
- d) de enhetliga rättsreglerna CUV, utom artiklarna 1, 4, 5 och 7–12,
- e) de enhetliga rättsreglerna CUI, utom artiklarna 1, 2, 4, 8–15, 17–19, 21, 23–25,
- f) de enhetliga rättsreglerna APTU, utom artiklarna 1, 3 och 9–11 samt bilagorna till dessa enhetliga rättsregler,
- g) de enhetliga rätts-

ATMF, à l'exception des articles 1er, 3 et 9.
Lorsque des propositions de modification sont soumises à la Commission de révision conformément aux lettres a) à g), un tiers des Etats représentés dans la Commission peut exiger que ces propositions soient soumises à l'Assemblée générale pour décision.

§ 5 La Commission d'experts du RID décide des propositions tendant à modifier le Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID). Lorsque de telles propositions sont soumises à la Commission d'experts du RID, un tiers des Etats représentés dans la Commission peut exiger que ces propositions soient soumises à l'Assemblée générale pour décision.

§ 6 La Commission d'experts techniques décide des propositions tendant à modifier les Annexes des Règles uniformes APTU. Lorsque de telles propositions sont soumises à la Commission d'experts techniques, un tiers des Etats représentés dans la Commission peut exiger que ces propositions soient soumises à l'Assemblée générale pour décision.

*Article 34
Décisions de l'Assemblée générale*

§ 1 Les modifications de la Convention décidées par l'Assemblée générale sont notifiées par le Secrétaire général aux Etats membres.

§ 2 Les modifications de la Convention proprement dite, décidées par l'Assemblée générale, entrent en vigueur, douze mois après leur

Rules except Articles 1, 3 and 9.

When modification proposals are submitted to the Revision Committee in accordance with letters a) to g), one-third of the States represented on the Committee may require these proposals to be submitted to the General Assembly for decision.

§ 5 The RID Expert Committee shall take decisions about proposals aiming to modify the provisions of the Regulation concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Rail (RID). When such proposals are submitted to the RID Expert Committee, one-third of the States represented on the Committee may require these proposals to be submitted to the General Assembly for decision.

§ 6 The Committee of Technical Experts shall decide on proposals aiming to modify the Annexes to the APTU Uniform Rules. When such proposals are submitted to the Committee of Technical Experts, one-third of the States represented on the Committee may require these proposals to be submitted to the General Assembly for decision.

*Article 34
Decisions of the General Assembly*

§ 1 Modifications of the Convention decided upon by the General Assembly shall be notified to the Member States by the Secretary General.

§ 2 Modifications of the Convention itself, decided upon by the General Assembly, shall enter into force for all Member States twelve

reglema ATMF, utom artiklarna 1, 3 och 9.

När ändringsförslagen läggs fram för revisionsutskottet i enlighet med a–g, kan en tredjedel av de stater som är företrädde i utskottet kräva att förslagen ska underställas generalförsamlingen för beslut.

§ 5 Fackutskottet RID ska besluta om förslag som syftar till ändring av reglementet om internationell järnvägs-transport av farligt gods (RID). När sådana förslag läggs fram för fackutskottet RID kan en tredjedel av de stater som är företrädde i utskottet kräva att förslagen ska underställas generalförsamlingen för beslut.

§ 6 Tekniska expertutskottet ska besluta i fråga om förslag som syftar till ändring av bilagorna till de enhetliga rättsreglerna APTU. När sådana förslag läggs fram för tekniska expertutskottet, kan en tredjedel av de stater som är företrädde i utskottet kräva att förslagen ska underställas generalförsamlingen för beslut.

*Artikel 34
Beslut av generalförsamlingen*

§ 1 Generalsekreteraren ska underrätta medlemsstaterna om ändringar av fördraget som har beslutats av generalförsamlingen.

§ 2 Ändringar av grundfördraget som har beslutats av generalförsamlingen ska träda i kraft för alla medlemsstater tolv månader efter

approbation par les deux tiers des Etats membres, pour tous les Etats membres à l'exception de ceux qui, avant leur entrée en vigueur, ont fait une déclaration aux termes de laquelle ils n'approuvent pas lesdites modifications.

§ 3 Les modifications des Appendices à la Convention, décidées par l'Assemblée générale, entrent en vigueur, douze mois après leur approbation par la moitié des Etats n'ayant pas fait une déclaration conformément à l'article 42, § 1, première phrase, pour tous les Etats membres à l'exception de ceux qui, avant leur entrée en vigueur, ont fait une déclaration aux termes de laquelle ils n'approuvent pas lesdites modifications et de ceux qui ont fait une déclaration conformément à l'article 42, § 1, première phrase.

§ 4 Les Etats membres adressent, au Secrétaire général, leurs notifications concernant l'approbation des modifications de la Convention décidées par l'Assemblée générale ainsi que leurs déclarations aux termes desquelles ils n'approuvent pas ces modifications. Le Secrétaire général en informe les autres Etats membres.

§ 5 Le délai visé aux §§ 2 et 3 court à compter du jour de la notification du Secrétaire général que les conditions pour l'entrée en vigueur des modifications sont remplies.

§ 6 L'Assemblée générale peut spécifier, au moment de l'adoption d'une modification que celle-ci est d'une portée telle que tout Etat

months after their approval by two-thirds of the Member States with the exception of those which, before the entry into force, have made a declaration in terms that they do not approve such modifications.

§ 3 Modifications of the Appendices to the Convention, decided upon by the General Assembly, shall enter into force for all Member States twelve months after their approval by half of the Member States which have not made a declaration pursuant to Article 42 § 1, first sentence, with the exception of those which, before the entry into force, have made a declaration in terms that they do not approve such modifications and with the exception of those which have made a declaration pursuant to Article 42 § 1, first sentence.

§ 4 The Member States shall address their notifications concerning the approval of modifications of the Convention decided upon by the General Assembly as well as their declarations in terms that they do not approve such modifications, to the Secretary General. The Secretary General shall give notice of them to the other Member States.

§ 5 The period referred to in §§ 2 and 3 shall run from the day of the notification by the Secretary General that the conditions for the entry into force of the modifications are fulfilled.

§ 6 The General Assembly may specify, at the time of adoption of a modification, that it is such that any Member State which will have

att de har godkänts av två tredjedelar av medlemsstaterna, utom för de medlemsstater som före ikraftträdandet har avgett en förklaring att de inte godkänner ändringarna.

§ 3 Ändringar av bihangen till fördraget som har beslutats av generalförsamlingen ska träda i kraft för alla medlemsstater tolv månader efter att de har godkänts av hälften av de stater som inte har avgett en förklaring i enlighet med artikel 42 § 1 första meningen, utom för de medlemsstater som före ikraftträdandet har avgett en förklaring att de inte godkänner ändringarna och de medlemsstater som har avgett en förklaring i enlighet med artikel 42 § 1 första meningen.

§ 4 Medlemsstaterna ska tillstålla generalsekreteraren såväl meddelanden om att de godkänner ändringar av fördraget som har beslutats av generalförsamlingen som förklaringar om att de inte godkänner dessa ändringar. Generalsekreteraren ska underrätta övriga medlemsstater om detta.

§ 5 Den tidsfrist som avses i §§ 2 och 3 ska löpa från och med den dag då generalsekreteraren meddelat att villkoren för ändringarnas ikraftträdande uppfyllts.

§ 6 Generalförsamlingen kan när den antar en ändring förklara att denna är av sådan betydelse att en medlemsstat som har avgett en förklaring

membre qui aura fait une déclaration visée au § 2 ou au § 3 et qui n'aura pas approuvé la modification dans le délai de dix-huit mois à dater de son entrée en vigueur cessera, à l'expiration de ce délai, d'être Etat membre de l'Organisation.

§ 7 Lorsque les décisions de l'Assemblée générale concernent les Appendices à la Convention, l'application de l'Appendice concerné est suspendue, dans son intégralité, dès l'entrée en vigueur des décisions, pour le trafic avec et entre les Etats membres qui se sont opposés, conformément au § 3, aux décisions dans les délais impartis. Le Secrétaire général notifie aux Etats membres cette suspension; elle prend fin à l'expiration d'un mois à compter de la date à laquelle le Secrétaire général a notifié aux autres Etats membres la levée de l'opposition.

Article 35
Décisions des Commissions

§ 1 Les modifications de la Convention, décidées par les Commissions, sont notifiées par le Secrétaire général aux Etats membres.

§ 2 Les modifications de la Convention elle-même, décidées par la Commission de révision, entrent en vigueur pour tous les Etats membres le premier jour du douzième mois suivant celui au cours duquel le Secrétaire général les a notifiées aux Etats membres. Les Etats membres peuvent formuler une objection dans les quatre mois à compter de la date de la notification. En cas d'objection d'un quart des

made a declaration pursuant to § 2 or § 3 and which will not have approved the modification within the period of eighteen months running from its entry into force will cease, on the expiration of this period, to be a Member State of the Organisation.

§ 7 When decisions of the General Assembly concern Appendices to the Convention, the application of the Appendix in question shall be suspended, in its entirety, from the entry into force of the decisions, for traffic with and between the Member States which have, in accordance with § 3, opposed the decisions within the period allowed. The Secretary General shall notify the Member States of that suspension; it shall come to an end on the expiration of a month from the day on which the Secretary General notified the other Member States of the withdrawal of opposition.

Article 35
Decisions of the Committees

§ 1 Modifications of the Convention, decided upon by the Committees, shall be notified to the Member States by the Secretary General.

§ 2 Modifications of the Convention itself, decided upon by the Revision Committee, shall enter into force for all Member States on the first day of the twelfth month following that during which the Secretary General has given notice of them to the Member States. Member States may formulate an objection during the four months from the day of the notification. In the case of objection by one-quarter of

enligt § 2 eller § 3 och som inte har godkänt ändringen inom fristen på arton månader från ändringens ikraftträdande upphör att vara medlem av organisationen vid utgången av denna frist.

§ 7 När generalförsamlingens beslut rör bilagor till fördraget, ska det ifrågavarande bilagan vid den tidpunkt då beslutet träder i kraft upphöra att gälla i sin helhet för trafik med och mellan medlemsstater som i enlighet med § 3 har invänt mot besluten inom den angivna fristen. Generalsekreteraren ska underrätta medlemsstaterna om denna inskränkning; den ska upphöra efter en månad räknat från den dag då generalsekreteraren underrättade de andra medlemsstaterna om att invändningen återkallats.

Artikel 35
Beslut av utskotten

§ 1 Generalsekreteraren ska underrätta medlemsstaterna om de ändringar som har beslutats av utskotten.

§ 2 Ändringar av grundfördraget som har beslutats av revisionsutskottet ska träda i kraft för samtliga medlemsstater första dagen i den tolfte månaden efter den månad då generalsekreteraren underrättade medlemsstaterna om dem. Medlemsstaterna kan göra invändning inom fyra månader från dagen för underrättelsen. Vid invändning från en fjärdedel av medlemsstaterna ska ändringen inte träda i kraft.

Etats membres, la modification n'entre pas en vigueur. Si un Etat membre formule une objection contre une décision de la Commission de révision dans le délai de quatre mois et qu'il dénonce la Convention, la dénonciation prend effet à la date prévue pour l'entrée en vigueur de cette décision.

§ 3 Les modifications des Appendices à la Convention, décidées par la Commission de révision, entrent en vigueur pour tous les Etats membres, le premier jour du douzième mois suivant celui au cours duquel le Secrétaire général les a notifiées aux Etats membres. Les modifications décidées par la Commission d'experts du RID ou par la Commission d'experts techniques entrent en vigueur pour tous les Etats membres le premier jour du sixième mois suivant celui au cours duquel le Secrétaire général les a notifiées aux Etats membres.

§ 4 Les Etats membres peuvent formuler une objection dans un délai de quatre mois à compter du jour de la notification visée au § 3. En cas d'objection formulée par un quart des Etats membres, la modification n'entre pas en vigueur. Dans les Etats membres qui ont formulé une objection contre une décision dans les délais impartis, l'application de l'Appendice concerné est suspendue, dans son intégralité, pour le trafic avec et entre les Etats membres à compter du moment où les décisions prennent effet. Toutefois, en cas d'objection contre la validation d'une norme technique ou contre l'adoption d'une prescription technique uniforme, seules

the Member States, the modification shall not enter into force. If a Member State formulates an objection against a decision of the Revision Committee within the period of four months and it denounces the Convention, the denunciation shall take effect on the date provided for the entry into force of that decision.

§ 3 Modifications of Appendices to the Convention, decided upon by the Revision Committee, shall enter into force for all Member States on the first day of the twelfth month following that during which the Secretary General has given notice of them to the Member States. Modifications decided upon by the RID Expert Committee or by the Committee of Technical Experts shall enter into force for all Member States on the first day of the sixth month following that during which the Secretary General has given notice of them to the Member States.

§ 4 Member States may formulate an objection within the period of four months from the day of the notification referred to in § 3. In the case of objection by one-quarter of the Member States, the modification shall not enter into force. In the Member States which have formulated objections against a decision within the period allowed, the application of the Appendix in question shall be suspended, in its entirety, from the moment the decisions take effect, in so far as concerns traffic with and between those Member States. However, in the case of objection to the validation of a technical standard or to the adoption of a uniform technical prescription, only

Om en medlemsstat har gjort invändning mot ett beslut av revisionsutskottet inom fyramånadersfristen och sagt upp fördraget, får uppsägningen verkan vid den tidpunkt då beslutet skulle träda i kraft.

§ 3 Ändringar av bihangen till fördraget som har beslutats av revisionsutskottet ska träda i kraft för samtliga medlemsstater första dagen i den tolfte månaden efter den månad under vilken generalsekreteraren underrättade medlemsstaterna. Ändringar som har beslutats av fackutskottet RID eller av tekniska expertutskottet ska träda i kraft för samtliga medlemsstater första dagen i den sjätte månaden efter den månad under vilken generalsekreteraren underrättade medlemsstaterna om dem.

§ 4 Medlemsstaterna kan göra invändning inom en frist av fyra månader från dagen för den underrättelse som avses i § 3. Vid invändning från en fjärdedel av medlemsstaterna ska ändringen inte träda i kraft. I de medlemsstater som har gjort invändning mot ett beslut inom angiven tid ska det ifrågavarande bihanget från och med den tidpunkt då beslutet träder i kraft upphöra att gälla i sin helhet för trafik med och mellan medlemsstaterna. Vid invändning mot validering av en teknisk standard eller mot antagandet av en enhetlig teknisk föreskrift ska dock endast dessa upphöra att gälla för trafik med och mellan medlemsstaterna från och med den

celles-ci sont suspendues en ce qui concerne le trafic avec et entre les Etats membres à compter du moment où les décisions prennent effet; il en est de même en cas d'objection partielle.

§ 5 Le Secrétaire général informe les Etats membres des suspensions visées au § 4; les suspensions sont levées à l'expiration d'un délai d'un mois à compter du jour où le Secrétaire général a notifié aux autres Etats membres le retrait d'une telle objection.

§ 6 Pour la détermination du nombre d'objections prévues aux §§ 2 et 4, ne sont pas pris en compte les Etats membres qui:

- a) n'ont pas le droit de vote (article 14, § 5, article 26, § 7 ou article 40, § 4);
- b) ne sont pas membres de la Commission concernée (article 16, § 1, deuxième phrase);
- c) ont fait une déclaration conformément à l'article 9, § 1 des Règles uniformes APTU.

Titre VII
Dispositions finales

Article 36
Dépositaire

§ 1 Le Secrétaire général est le dépositaire de la présente Convention. Ses fonctions en tant que dépositaire sont celles qui sont énoncées dans la Partie VII de la Convention de Vienne du 23 mai 1969 sur le droit des traités.

§ 2 Lorsqu'une divergence apparaît entre un Etat

that standard or prescription shall be suspended in respect of traffic with and between the Member States from the time the decisions take effect; the same shall apply in the case of a partial objection.

§ 5 The Secretary General shall notify the Member States of the suspensions referred to in § 4; the application shall no longer be suspended after the expiry of a period of one month from the day when the Secretary General has given notice to the other Member States of the withdrawal of such an objection.

§ 6 In the determination of the number of objections referred to in §§ 2 and 4, Member States which

- a) do not have the right to vote (Article 14 § 5, Article 26 § 7 or Article 40 § 4),
- b) are not members of the Committee concerned (article 16 § 1, second sentence),
- c) have made a declaration in accordance with Article 9 § 1 of the APTU Uniform Rules shall not be taken into account.

Title VII
Final Provisions

Article 36
Depositary

§ 1 The Secretary General shall be the Depositary of this Convention. His functions as the Depositary shall be those set forth in Part VII of the Vienna Convention on the Law of Treaties of 23 May 1969.

§ 2 When a dispute arises between a Member State

tidpunkt då besluten blir gällande; detsamma ska gälla vid partiell invändning.

§ 5 Generalsekreteraren ska informera medlemsstaterna om de inskränkningar som avses i § 4; inskränkningarna ska upphöra efter en månad räknat från den dag då generalsekreteraren underrettade övriga medlemsstater om att en sådan invändning återkallats.

§ 6 Vid fastställandet av det antal invändningar som avses i §§ 2 och 4 ska inte de medlemsstater beaktas som

- a) inte har rösträtt (artikel 14 § 5, artikel 26 § 7 eller artikel 40 § 4),
- b) inte är medlemmar i det berörda utskottet (artikel 16 § 1 andra meningen),
- c) har avgett en förklaring i enlighet med artikel 9 § 1 i de enhetliga rättsreglerna APTU.

Avdelning VII
Slutbestämmelser

Artikel 36
Depositarie

§ 1 Generalsekreteraren ska vara depositarie för detta fördrag. Hans uppgifter i egenskap av depositarie ska vara de som anges i del VII i Wienkonventionen om traktaträtten av den 23 maj 1969.

§ 2 När en tvist uppstår mellan en medlemsstat och

membre et le dépositaire au sujet de l'accomplissement des fonctions de ce dernier, le dépositaire ou l'Etat membre concerné doit porter la question à l'attention des autres Etats membres ou, le cas échéant, la soumettre à la décision du Comité administratif.

Article 37

Adhésion à la Convention

§ 1 L'adhésion à la Convention est ouverte à chaque Etat sur le territoire duquel est exploitée une infrastructure ferroviaire.

§ 2 Un Etat qui désire adhérer à la Convention adresse une demande au dépositaire. Le dépositaire la communique aux Etats membres.

§ 3 La demande est admise de plein droit trois mois après la communication visée au § 2, sauf opposition formulée auprès du dépositaire par cinq Etats membres. Le dépositaire en avise sans délai l'Etat demandeur ainsi que les Etats membres. L'adhésion prend effet le premier jour du troisième mois suivant cet avis.

§ 4 En cas d'opposition d'au moins cinq Etats membres dans le délai prévu au § 3, la demande d'adhésion est soumise à l'Assemblée générale qui en décide.

§ 5 Sous réserve de l'article 42, toute adhésion à la Convention ne peut concerner que la Convention dans sa version en vigueur au moment de la prise d'effet de l'adhésion.

and the Depositary about the performance of his functions, the Depositary or the Member State concerned must bring the question to the attention of the other Member States or, if appropriate, submit it for resolution by the Administrative Committee.

Article 37

Accession to the Convention

§ 1 Accession to the Convention shall be open to any State on the territory of which railway infrastructure is operated.

§ 2 A State wishing to accede to the Convention shall address an application to the Depositary. The Depositary shall notify it to the Member States.

§ 3 The application shall be deemed to be accepted three months after the notification referred to in § 2, unless five Member States lodge objections with the Depositary. The Depositary shall, without delay, notify the applicant State as well as the Member States accordingly. The accession shall take effect on the first day of the third month following that notification.

§ 4 In the event of opposition from at least five Member States within the period provided for in § 3, the application for accession shall be submitted to the General Assembly for decision.

§ 5 Subject to Article 42, any accession to the Convention may only relate to the Convention in its version in force at the time when the accession takes effect.

depositarien angående fullgörandet av dennes uppgifter, ska depositarien eller den berörda medlemsstaten göra övriga medlemsstater uppmärksamma på frågan, eller i förekommande fall hänskjuta den till administrativa kommittén för beslut.

Artikel 37

Anslutning till fördraget

§ 1 Alla stater på vilkas territorium en järnvägsinfrastruktur är i drift ska kunna söka anslutning till fördraget.

§ 2 En stat som önskar ansluta sig till fördraget ska lämna in en ansökan till depositarien. Depositarien ska underrätta medlemsstaterna.

§ 3 Om inte fem medlemsstater har gjort invändning hos depositarien ska ansökan anses ha bifallits tre månader efter den under rättelse som avses i § 2. Depositarien ska utan dröjsmål underrätta den ansökande staten och medlemsstaterna om detta. Anslutningen blir gällande första dagen i den andra månaden efter denna under rättelse.

§ 4 I händelse av invändning från minst fem medlemsstater inom den frist som anges i § 3 ska ansökan om anslutning hänskjutas till generalförsamlingen, som ska besluta i frågan.

§ 5 Om inte annat följer av artikel 42, kan en sådan anslutning till fördraget endast avse fördraget i den version som är i kraft när anslutningen blir gällande.

Article 38
Adhésion d'organisations
régionales d'intégration
économique

§ 1 L'adhésion à la Convention est ouverte aux organisations régionales d'intégration économique ayant compétence pour adopter leur législation qui est obligatoire pour leurs membres, dans les matières couvertes par cette Convention et dont un ou plusieurs Etats membres sont membres. Les conditions de cette adhésion sont définies dans un accord conclu entre l'Organisation et l'organisation régionale.

§ 2 L'organisation régionale peut exercer les droits dont disposent ses membres en vertu de la Convention dans la mesure où ils couvrent des matières relevant de sa compétence. Ceci vaut de même pour les obligations incombant aux Etats membres en vertu de la Convention, abstraction faite des obligations financières visées à l'article 26.

§ 3 En vue de l'exercice du droit de vote et du droit d'objection prévu à l'article 35, §§ 2 et 4, l'organisation régionale dispose d'un nombre de voix égal à celui de ses membres qui sont également Etats membres de l'Organisation. Ces derniers ne peuvent exercer leurs droits, notamment de vote, que dans la mesure admise au § 2. L'organisation régionale ne dispose pas de droit de vote en ce qui concerne le Titre IV.

§ 4 Pour mettre fin à la qualité de membre, l'article 41 s'applique par analogie.

Article 38
Accession of regional
economic integration
organisations

§ 1 Accession to the Convention shall be open to regional economic integration organisations which have competence to adopt their own legislation binding on their Member States, in respect of the matters covered by this Convention and of which one or more Member States are members. The conditions of that accession shall be defined in an agreement concluded between the Organisation and the regional organisation.

§ 2 The regional organisation may exercise the rights enjoyed by its members by virtue of the Convention to the extent that they cover matters for which it is competent. This applies also to the obligations imposed on the Member States pursuant to the Convention, with the exception of the financial obligations referred to in Article 26.

§ 3 For the purposes of the exercise of the right to vote and the right to object provided for in Article 35 §§ 2 and 4, the regional organisation shall enjoy the number of votes equal to those of its members which are also Member States of the Organisation. The latter may only exercise their rights, in particular their right to vote, to the extent allowed by § 2. The regional organisation shall not enjoy the right to vote in respect of Title IV.

§ 4 Article 41 shall apply mutatis mutandis to the termination of the accession.

Artikel 38
Anslutning av regionala
organisationer för ekonomisk
integration

§ 1 Fördraget ska vara öppet för anslutning av regionala organisationer för ekonomisk integration med behörighet att i de frågor som omfattas av detta fördrag anta sin egen lagstiftning som är bindande för deras medlemmar och i vilka en eller flera medlemsstater är medlemmar. Villkoren för denna anslutning ska anges i ett avtal mellan OTIF och den regionala organisationen.

§ 2 Den regionala organisationen får utöva de rättigheter som dess medlemmar åtnjuter enligt fördraget, i den mån de omfattar frågor som hör till dess kompetensområde. Detsamma gäller för de skyldigheter som åligger medlemsstaterna enligt fördraget, med undantag för de ekonomiska skyldigheter som avses i artikel 26.

§ 3 För att utöva rösträtten och rätten att göra invändningar enligt artikel 35 §§ 2 och 4 ska den regionala organisationen förfoga över ett lika stort antal röster som det antal av dess medlemmar som även är medlemmar i organisationen. De sistnämnda får endast utöva sina rättigheter, särskilt rösträtten, i den mån det är tillåtet enligt § 2. Den regionala organisationen ska inte ha rösträtt i fråga om avdelning IV.

§ 4 Artikel 41 ska också tillämpas vid uppsägning av medlemskapet.

Article 39
Membres associés

§ 1 Tout Etat sur le territoire duquel est exploitée une infrastructure ferroviaire peut devenir membre associé de l'Organisation. L'article 37, §§ 2 à 5 s'applique par analogie.

§ 2 Un membre associé peut participer aux travaux des organes mentionnés à l'article 13, § 1, lettres a) et c) à f) uniquement avec voix consultative. Un membre associé ne peut pas être désigné comme membre du Comité administratif. Il contribue aux dépenses de l'Organisation avec 0,25 pour cent des contributions (article 26, § 3).

§ 3 Pour mettre fin à la qualité de membre associé, l'article 41 s'applique par analogie.

Article 40
Suspension de la qualité de membre

§ 1 Un Etat membre peut demander, sans dénoncer la Convention, une suspension de sa qualité de membre de l'Organisation, lorsque plus aucun trafic international ferroviaire n'est effectué sur son territoire pour des raisons non imputables à cet Etat membre.

§ 2 Le Comité administratif décide d'une demande de suspension de la qualité de membre. La demande doit être formulée auprès du Secrétaire général au plus tard trois mois avant une session du Comité.

§ 3 La suspension de la qualité de membre entre en vigueur le premier jour du mois suivant le jour de la notification du Secrétaire général aux Etats membres

Article 39
Associate Members

§ 1 Any State on whose territory railway infrastructure is operated may become an Associate Member of the Organisation. Article 32 §§ 2 to 5 shall apply mutatis mutandis.

§ 2 An Associate Member may participate in the work of the organs mentioned in Article 13 § 1, letters a) and c) to f) only in an advisory capacity. An Associate Member may not be designated as a member of the Administrative Committee. It shall contribute to the expenditure of the Organisation with 0.25 per cent of the contributions (Article 26 § 3).

§ 3 Article 41 shall apply mutatis mutandis to the termination of the association.

Article 40
Suspension of membership

§ 1 A Member State may request, without denouncing the Convention, a suspension of its membership of the Organisation, when international rail traffic is no longer carried out on its territory for reasons not attributable to that Member State.

§ 2 The Administrative Committee shall take a decision about a request for suspension of membership. The request must be lodged with the Secretary General at least three months before a session of the Committee.

§ 3 The suspension of membership shall enter into force on the first day of the month following the notification by the Secretary General of the decision of

Artikel 39
Associerade medlemmar

§ 1 Varje stat på vars territorium en järnvägsinfrastruktur är i drift kan bli associerad medlem i organisationen. Artikel 37 §§ 2–5 ska också tillämpas här.

§ 2 En associerad medlem har endast rådgivande röst när den deltar i arbetet i de organ som anges i artikel 13 § 1 a och c–f. En associerad medlem får inte utses till medlem i administrativa kommittén. Den ska bidra till organisationens utgifter med 0,25 procent av bidragen (artikel 26 § 3).

§ 3 Artikel 41 ska också tillämpas vid uppsägning av associeringen.

Artikel 40
Avbrott i medlemskap

§ 1 En medlemsstat kan, utan att säga upp fördraget, begära att dess medlemskap i organisationen ska avbrytas när det inte längre bedrivs någon internationell järnvägstrafik på dess territorium av orsaker som inte kan tillskrivas denna medlemsstat.

§ 2 Administrativa kommittén ska besluta om en begäran om avbrott i medlemskapet. Begäran ska inges till generalsekretären senast tre månader före ett kommittémöte.

§ 3 Avbrottet i medlemskapet träder i kraft första dagen i den månad som följer på den dag då generalsekretären underrättade medlemsstaterna om admi-

de la décision du Comité administratif. La suspension de la qualité de membre prend fin avec la notification par l'Etat membre de la reprise du trafic international ferroviaire sur son territoire. Le Secrétaire général le notifie, sans délai, aux autres Etats membres.

§ 4 La suspension de la qualité de membre a pour conséquence:

- a) d'exonérer l'Etat membre de son obligation de contribuer au financement des dépenses de l'Organisation;
- b) de suspendre le droit de vote dans les organes de l'Organisation;
- c) de suspendre le droit d'objection en vertu de l'article 34, §§ 2 et 3, et de l'article 35, §§ 2 et 4.

Article 41
Dénonciation de la
Convention

§ 1 La Convention peut, à tout moment, être dénoncée.

§ 2 Tout Etat membre qui désire procéder à une dénonciation en avise le dépositaire. La dénonciation prend effet le 31 décembre de l'année suivante.

Article 42
Déclarations et réserves à
la Convention

§ 1 Chaque Etat membre peut déclarer, à tout moment, qu'il n'appliquera pas dans leur intégralité certains Appendices à la Convention. En outre, des réserves ainsi que des déclarations de ne pas appliquer certaines dispositions de la Convention proprement dite ou de ses

the Administrative Committee. The suspension of membership shall terminate with the notification by the Member State that international rail traffic on its territory is restored. The Secretary General shall, without delay, give notice of it to the other Member States.

§ 4 Suspension of membership shall have as a consequence:

- a) to free the Member State from its obligation to contribute to the financing of the expenses of the Organisation;
- b) to suspend the right to vote in the organs of the Organisation;
- c) to suspend the right to object pursuant to Article 34 §§ 2 and 3 and Article 35 §§ 2 and 4.

Article 41
Denunciation of the
Convention

§ 1 The Convention may be denounced at any time.

§ 2 Any Member State which wishes to denounce the Convention shall so inform the Depositary. The denunciation shall take effect on 31 December of the following year.

Article 42
Declarations and
reservations to the
Convention

§ 1 Any Member State may declare, at any time, that it will not apply in their entirety certain Appendices to the Convention. Furthermore, reservations as well as declarations not to apply certain provisions of the Convention itself or of its Appendices shall only be

nistrativa kommitténs beslut. Avbrottet i medlemskapet ska upphöra när medlemsstaten meddelar att den internationella järnvägstrafiken har återupptagits på dess territorium. Generalsekreteraren ska utan dröjsmål underrätta medlemsstaterna om detta.

§ 4 Avbrott i medlemskapet ska medföra att

- a) medlemsstaten befrias från sin skyldighet att bidra till finansieringen av organisationens utgifter,
- b) rösträtten i organisationens organ dras in,
- c) rätten att göra invändning enligt artikel 34 §§ 2 och 3 och artikel 35 §§ 2 och 4 dras in.

Artikel 41
Uppsägning av fördraget

§ 1 Fördraget kan när som helst sägas upp.

§ 2 En medlemsstat som önskar säga upp fördraget ska meddela detta till deponarien. Uppsägningen blir gällande den 31 december påföljande år.

Artikel 42
Förklaringar och förbehåll
som rör fördraget

§ 1 En medlemsstat kan när som helst förklara att den inte kommer att tillämpa vissa bihang till fördraget i deras helhet. I övrigt ska förbehåll och förklaringar att vissa bestämmelser i grundfördraget eller i bihangen till detta inte kommer att tillämpas endast tillåtas om sådana

Appendices ne sont admises que si de telles réserves et déclarations sont expressément prévues par les dispositions elles-mêmes.

§ 2 Les réserves ou les déclarations sont adressées au dépositaire. Elles prennent effet au moment où la Convention entre en vigueur pour l'Etat concerné. Toute déclaration faite après cette entrée en vigueur prend effet le 31 décembre de l'année qui suit cette déclaration. Le dépositaire en informe les Etats membres.

*Article 43
Dissolution de
l'Organisation*

§ 1 L'Assemblée générale peut décider de la dissolution de l'Organisation et du transfert éventuel de ses attributions à une autre organisation inter-gouvernementale en fixant, le cas échéant, les conditions de ce transfert avec cette organisation.

§ 2 En cas de dissolution de l'Organisation, ses biens et avoirs sont attribués aux Etats membres ayant été membres de l'Organisation, sans interruption, durant les cinq dernières années civiles précédant celle de la décision en vertu du § 1, ceci proportionnellement au taux moyen du pourcentage auquel ils ont contribué aux dépenses de l'Organisation durant ces cinq années précédentes.

allowed if such reservations and declarations are expressly provided for by the provisions themselves.

§ 2 The reservations and declarations shall be addressed to the Depositary. They shall take effect at the moment the Convention enters into force for the State concerned. Any declaration made after that entry into force shall take effect on 31 December of the year following the declaration. The Depositary shall give notice of this to the Member States.

*Article 43
Dissolution of the
Organisation*

§ 1 The General Assembly may decide upon a dissolution of the Organisation and the possible transfer of its attributions to another intergovernmental organisation laying down, where appropriate, with that organisation the conditions of this transfer.

§ 2 In the case of the dissolution of the Organisation, its assets shall be distributed between the Member States which have been members of the Organisation, without interruption, during the last five calendar years preceding that of the decision pursuant to § 1, this in proportion to the average percentage rate at which they have contributed to the expenses of the Organisation during these five preceding years.

förbehåll och förklaringar är uttryckligen föreskrivna i dessa bestämmelser.

§ 2 Förbehållen eller förklaringarna ska skickas till depositarien. De blir gällande när fördraget träder i kraft för den berörda medlemsstaten. En förklaring som görs efter ikraftträdandet blir gällande den 31 december året efter det år då förklaringen gjordes. Depositarien ska underrätta medlemsstaterna om detta.

*Artikel 43
Organisationens avveckling*

§ 1 Generalförsamlingen kan besluta att organisationen ska avvecklas och att dess befogenheter eventuellt ska överföras till en annan mellanstatlig organisation samt, i förekommande fall, tillsammans med denna organisation fastställa villkoren för denna överföring.

§ 2 Vid avveckling av organisationen ska dess tillgångar fördelas på de medlemsstater som har varit medlemmar i organisationen utan avbrott under de senaste fem kalenderåren före det år då beslutet fattades enligt § 1; fördelningen ska ske i proportion till den genomsnittliga procentsats med vilken medlemsstaterna har bidragit till organisationens utgifter under dessa fem föregående år.

Prop. 2017/18:62
Bilaga 1
(Grundfördraget)

Article 44
Disposition transitoire

Dans les cas prévus à l'article 34, § 7, à l'article 35, § 4, à l'article 41, § 1 et à l'article 42, le droit en vigueur au moment de la conclusion des contrats soumis aux Règles uniformes CIV, aux Règles uniformes CIM, aux Règles uniformes CUV ou aux Règles uniformes CUI reste applicable aux contrats existants.

Article 45
Textes de la Convention

§ 1 La Convention est rédigée en langues française, allemande et anglaise. En cas de divergence, seul le texte français fait foi.

§ 2 Sur proposition de l'un des Etats concernés, l'Organisation publie des traductions officielles de la Convention dans d'autres langues, dans la mesure où l'une de ces langues est une langue officielle sur le territoire d'au moins deux Etats membres. Ces traductions sont élaborées en coopération avec les services compétents des Etats membres concernés.

Article 44
Transitional provision

In the cases provided for in Article 34 § 7, Article 35 § 4, Article 41 § 1 and Article 42 the law in force at the time of the conclusion of contracts subject to the CIV Uniform Rules, the CIM Uniform Rules, the CUV Uniform Rules or the CUI Uniform Rules shall remain applicable to existing contracts.

Article 45
Texts of the Convention

§ 1 The Convention shall be expressed in the English, French and German languages. In case of divergence, the French text shall prevail.

§ 2 On a proposal of one of the States concerned, the Organisation shall publish an official translation of the Convention into other languages, in so far as one of these languages is an official language on the territory of at least two Member States. These translations shall be prepared in cooperation with the competent services of the Member States concerned.

Artikel 44
Övergångsbestämmelse

I de fall som anges i artikel 34 § 7, artikel 35 § 4, artikel 41 § 1 och artikel 42 ska de bestämmelser som var i kraft vid tidpunkten för ingåendet av de avtal som omfattas av de enhetliga rättsreglerna CIV, de enhetliga rättsreglerna CIM, de enhetliga rättsreglerna CUV eller de enhetliga rättsreglerna CUI fortsätta att gälla för befintliga avtal.

Artikel 45
Fördragstexter

§ 1 Fördraget ska upprättas på franska, engelska och tyska. Vid skiljaktigheter ska endast den franska texten vara giltig.

§ 2 På förslag från någon av de berörda medlemsstaterna ska organisationen offentliggöra officiella översättningar av fördraget till andra språk, om något av dessa språk är ett officiellt språk i minst två medlemsstater. Dessa översättningar ska göras i samarbete med de berörda medlemsstaternas behöriga myndigheter.

**Règles uniformes concernant le contrat de transport international
ferroviaire des voyageurs (CIV, appendice A à la Convention)**

**Uniform Rules concerning the Contract of International Carriage of
Passengers by Rail (CIV, appendix A to the Convention)**

**Enhetliga rättsregler för avtal om internationell transport av
resande på järnväg (CIV, bilhang A till fördraget)**

<i>Titre premier Généralités</i>	<i>Title I General Provisions</i>	<i>Avdelning I Allmänna bestämmelser</i>
<ul style="list-style-type: none">• Article premier Champ d'application• Article 2 Déclaration relative à la responsabilité en cas de mort et de blessures de voyageurs• Article 3 Définitions• Article 4 Dérogations• Article 5 Droit contraignant	<ul style="list-style-type: none">• Article 1 Scope• Article 2 Declaration concerning liability in case of death of, or personal injury to, passengers• Article 3 Definitions• Article 4 Derogations• Article 5 Mandatory law	<ul style="list-style-type: none">• Artikel 1 Tillämpningsområde• Artikel 2 Förklaring om ansvarighet i fall då resande dödas eller skadas• Artikel 3 Definitioner• Artikel 4 Avvikelser• Artikel 5 Tvingande rätt
<i>Titre II Conclusion et exécution du contrat de transport</i>	<i>Title II Conclusion and Performance of the Contract of Carriage</i>	<i>Avdelning II Ingående och fullgörande av transportavtalet</i>
<ul style="list-style-type: none">• Article 6 Contrat de transport• Article 7 Titre de transport• Article 8 Paiement et remboursement du prix de transport• Article 9 Droit au transport. Exclusion du transport• Article 10 Accomplissement des formalités administratives• Article 11 Suppression et retard d'un train. Correspondance manqué	<ul style="list-style-type: none">• Article 6 Contract of carriage• Article 7 Ticket• Article 8 Payment and refund of the carriage charge• Article 9 Right to be carried. Exclusion from carriage• Article 10 Completion of administrative formalities• Article 11 Cancellation and late running of trains. Missed connections	<ul style="list-style-type: none">• Artikel 6 Transportavtal• Artikel 7 Biljett• Artikel 8 Betaling och återbetalning av transportavgift• Artikel 9 Rätt till transport. Förlust av rätten till transport• Artikel 10 Fullgörande av förvaltningsmyndigheters föreskrifter• Artikel 11 Tåginställelse och tågförsejning. Utebliven tåganslutning

Titre III
Transport de colis à main,
d'animaux, de bagages et
de véhicules

Chapitre I
Dispositions communes

- Article 12
Objets et animaux
admis
- Article 13
Vérification
- Article 14
Accomplissement des
formalités
administratives

Chapitre II
Colis à main et animaux

- Article 15
Surveillance

Chapitre III
Bagages

- Article 16
Expédition des bagages
- Article 17
Bulletin de bagages
- Article 18
Enregistrement et
transport
- Article 19
Paiement du prix pour
le transport des bagages
- Article 20
Marquage des bagages
- Article 21
Droit de disposer des
bagages
- Article 22
Livraison

Title III
Carriage of Hand Luggage,
Animals, Registered
Luggage and Vehicles

Chapter I
Common Provisions

- Article 12
Acceptable articles and
animals
- Article 13
Examination
- Article 14
Completion of
administrative
formalities

Chapter II
Hand Luggage and
Animals

- Article 15
Supervision

Chapter III
Registered Luggage

- Article 16
Consignment of
registered luggage
- Article 17
Luggage registration
voucher
- Article 18
Registration and
carriage
- Article 19
Payment of charges for
the carriage of
registered luggage
- Article 20
Marking of registered
luggage
- Article 21
Right to dispose of
registered luggage
- Article 22
Delivery

Avdelning III
Transport av handresgods,
djur, inskrivet resgods och
fordon

Kapitel I
Allmänna bestämmelser

- Artikel 12
Rätt att medföra
föremål och djur
- Artikel 13
Undersökning
- Artikel 14
Fullgörande av
förvaltnings-
myndigheters
föreskrifter

Kapitel II
Handresgods och djur

- Artikel 15
Uppsikt

Kapitel III
Inskrivet resgods

- Artikel 16
Inlämning av inskrivet
resgods
- Artikel 17
Resgodsbevis
- Artikel 18
Inskrivning och
transport
- Artikel 19
Betalning av
transportavgift för
inskrivet resgods
- Artikel 20
Märkning av inskrivet
resgods
- Artikel 21
Rätt att förfoga över
inskrivet resgods
- Artikel 22
Utlämnning

Chapitre IV
Véhicules

- Article 23
Conditions de transport
- Article 24
Bulletin de transport
- Article 25
Droit applicable

Titre IV
Responsabilité du
transporteur

Chapitre I
Responsabilité en cas de
mort et de blessures de
voyageurs

- Article 26
Fondement de la
responsabilité
- Article 27
Dommages-intérêts en
cas de mort
- Article 28
Dommages-intérêts en
cas de blessures
- Article 29
Réparation d'autres
préjudices corporels
- Article 30
Forme et montant des
dommages-intérêts en
cas de mort et de
blessures
- Article 31
Autres moyens de
transport

Chapitre II
Responsabilité en cas
d'inobservation de
l'horaire

- Article 32
Responsabilité en cas de
suppression, retard ou
correspondance manqué

Chapter IV
Vehicles

- Article 23
Conditions of carriage
- Article 24
Carriage voucher
- Article 25
Applicable law

Title IV
Liability of the Carrier

Chapter I
Liability in case of Death
of, or Personal Injury to,
Passengers

- Article 26
Basis of liability
- Article 27
Damages in case of
death
- Article 28
Damages in case of
personal injury
- Article 29
Compensation for other
bodily harm
- Article 30
Form and amount of
damages in case of
death and personal
injury
- Article 31
Other modes of
transport

Chapter II
Liability in case of Failure
to Keep to the Timetable

- Article 32
Liability in case of
cancellation, late
running of trains or
missed connections

Kapitel IV
Fordon

- Artikel 23
Villkor för transport
- Artikel 24
Transportdokument
- Artikel 25
Tillämplig rätt

Avdelning IV
Transportörens ansvar

Kapitel I
Ansvar i fall då resande
dödas eller skadas

- Artikel 26
Förutsättningar för
ansvar
- Artikel 27
Ersättning vid dödsfall
- Artikel 28
Ersättning vid
personskada
- Artikel 29
Ersättning vid annan
personskada
- Artikel 30
Ersättningens form och
storlek vid dödsfall eller
personskada
- Artikel 31
Andra transportmedel

Kapitel II
Ansvar när tidtabellen inte
hålls

- Artikel 32
Ansvar vid
tåginställelse,
tågförsening eller
utebliven tåganslutning

Section 1
Colis à main et animaux

- Article 33
Responsabilité
- Article 34
Limitation des
dommages-intérêts en
cas de perte ou d'avarie
d'objets
- Article 35
Exonération de
responsabilité

Section 2
Bagages

- Article 36
Fondement de la
responsabilité
- Article 37
Charge de la preuve
- Article 38
Transporteurs
subséquents
- Article 39
Transporteur substitué
- Article 40
Présomption de perte

- Article 41
Indemnité en cas de
perte
- Article 42
Indemnité en cas
d'avarie
- Article 43
Indemnité en cas de
retard à la livraison

Section 1
Hand luggage and animals

- Article 33
Liability
- Article 34
Limit of damages in
case of loss of or
damage to articles
- Article 35
Exclusion of liability

Section 2
Registered luggage

- Article 36
Basis of liability
- Article 37
Burden of proof
- Article 38
Successive carriers
- Article 39
Substitute carrier
- Article 40
Presumption of loss

- Article 41
Compensation for loss
- Article 42
Compensation for
damage
- Article 43
Compensation for delay
in delivery

Avsnitt 1
Handresgods och djur

- Artikel 33
Ansvar
- Artikel 34
Begränsning av
ersättningen vid förlust
av föremål eller
sakskada
- Artikel 35
Ansvarsbefrielse

Avsnitt 2
Inskrivet resgods

- Artikel 36
Förutsättningar för
ansvar
- Artikel 37
Bevisskyldighet
- Artikel 38
Efterföljande
transportörer
- Artikel 39
Faktisk transportör
- Artikel 40
Antagande att resgods
gått förlorat

- Artikel 41
Ersättning vid förlust
- Artikel 42
Ersättning vid skada
- Artikel 43
Ersättning vid dröjsmål
med utlämningen

<p><i>Section 3</i> <i>Véhicules</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Article 44 Indemnité en cas de retard • Article 45 Indemnité en cas de perte • Article 46 Responsabilité en ce qui concerne d'autres objets • Article 47 Droit applicable <p><i>Chapitre IV</i> <i>Dispositions communes</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Article 48 Déchéance du droit d'invoquer les limites de responsabilité • Article 49 Conversion et intérêts • Article 50 Responsabilité en cas d'accident nucléaire • Article 51 Personnes dont répond le transporteur • Article 52 Autres actions <p><i>Titre V</i> <i>Responsabilité du voyageur</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Article 53 Principes particuliers de responsabilité <p><i>Titre VI</i> <i>Exercice des droits</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Article 54 Constatation de perte partielle ou d'avarie • Article 55 Réclamations 	<p><i>Section 3</i> <i>Vehicles</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Article 44 Compensation for delay • Article 45 Compensation for loss • Article 46 Liability in respect of other articles • Article 47 Applicable law <p><i>Chapter IV</i> <i>Common Provisions</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Article 48 Loss of right to invoke the limits of liability • Article 49 Conversion and interest • Article 50 Liability in case of nuclear incidents • Article 51 Persons for whom the carrier is liable • Article 52 Other actions <p><i>Title V</i> <i>Liability of the Passenger</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Article 53 Special principles of liability <p><i>Title VI</i> <i>Assertion of Rights</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Article 54 Ascertainment of partial loss or damage • Article 55 Claims 	<p><i>Avsnitt 3</i> <i>Fordon</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Artikel 44 Ersättning vid försening • Artikel 45 Ersättning vid förlust • Artikel 46 Ansvar i fråga om andra föremål • Artikel 47 Tillämplig rätt <p><i>Kapitel IV</i> <i>Allmänna bestämmelser</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Artikel 48 Förlust av rätten att åberopa begränsning av skadeståndsansvar • Artikel 49 Omräkning och ränta • Artikel 50 Ansvar vid atomolycka • Artikel 51 Personer som transportören ansvarar för • Artikel 52 Andra grunder för anspråk <p><i>Avdelning V</i> <i>Den resandes ansvar</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Artikel 53 Särskilda principer för ansvar <p><i>Avdelning VI</i> <i>Framställande av anspråk</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Artikel 54 Fastställelse av att föremål har skadats eller delvis gått förlorat • Artikel 55 Anspråk
--	---	---

Prop. 2017/18:62
Bilaga 1
(CIV)

- | | | |
|--|--|---|
| <ul style="list-style-type: none">• Article 56
Transporteurs qui peuvent être actionnés• Article 57
For• Article 58
Extinction de l'action en cas de mort et de blessures• Article 59
Extinction de l'action née du transport des bagages• Article 60
Prescription | <ul style="list-style-type: none">• Article 56
Carriers against whom an action may be brought• Article 57
Forum• Article 58
Extinction of right of action in case of death or personal injury• Article 59
Extinction of right of action arising from carriage of luggage• Article 60
Limitation of actions | <ul style="list-style-type: none">• Artikel 56
Transportörer mot vilka talan får föras• Artikel 57
Behörig domstol• Artikel 58
Förlust av rätten att föra talan vid dödsfall eller personskada• Artikel 59
Förlust av rätten att föra talan i fråga om resgods• Artikel 60
Preskription |
|--|--|---|

Titre VII
Rapports des transporteurs entre eux

Title VII
Relations between Carriers

Avdelning VII
Transportörernas inbördes förhållanden

- | | | |
|---|--|---|
| <ul style="list-style-type: none">• Article 61
Partage du prix de transport• Article 62
Droit de recours• Article 63
Procédure de recours• Article 64
Accords au sujet des recours | <ul style="list-style-type: none">• Article 61
Apportionment of the carriage charge• Article 62
Right of recourse• Article 63
Procedure for recourse• Article 64
Agreements concerning recourse | <ul style="list-style-type: none">• Artikel 61
Fördelning av transportavgiften• Artikel 62
Rätt till återkrav• Artikel 63
Förfarandet i mål om återkrav• Artikel 64
Överenskommelser i fråga om återkrav |
|---|--|---|

§ 1 Les présentes Règles uniformes s'appliquent à tout contrat de transport ferroviaire de voyageurs à titre onéreux ou gratuit, lorsque le lieu de départ et de destination sont situés dans deux Etats membres différents. Il en est ainsi quels que soient le domicile ou le siège et la nationalité des parties au contrat de transport.

§ 2 Lorsqu'un transport international faisant l'objet d'un contrat unique inclut, en complément au transport transfrontalier ferroviaire, un transport par route ou par voie de navigation intérieure en trafic intérieur d'un Etat membre, les présentes Règles uniformes s'appliquent.

§ 3 Lorsqu'un transport international faisant l'objet d'un contrat unique inclut, en complément au transport ferroviaire, un transport maritime ou un transport transfrontalier par voie de navigation intérieure, les présentes Règles uniformes s'appliquent si le transport maritime ou le transport par voie de navigation intérieure est effectué sur des lignes inscrites sur la liste des lignes prévue à l'article 24, § 1 de la Convention.

§ 4 Les présentes Règles uniformes s'appliquent également, en ce qui concerne la responsabilité du transporteur en cas de mort et de blessures de voyageurs, aux personnes qui accompagnent un envoi dont le transport est effectué conformément aux Règles

§ 1 These Uniform Rules shall apply to every contract of carriage of passengers by rail for reward or free of charge, when the place of departure and the place of destination are situated in two different Member States, irrespective of the domicile or the place of business and the nationality of the parties to the contract of carriage.

§ 2 When international carriage being the subject of a single contract includes carriage by road or inland waterway in internal traffic of a Member State as a supplement to transfrontier carriage by rail, these Uniform Rules shall apply.

§ 3 When international carriage being the subject of a single contract of carriage includes carriage by sea or transfrontier carriage by inland waterway as a supplement to carriage by rail, these Uniform Rules shall apply if the carriage by sea or inland waterway is performed on services included in the lists of services provided for in Article 24 § 1 of the Convention.

§ 4 These Uniform Rules shall also apply, as far as the liability of the carrier in case of death of, or personal injury to, passengers is concerned, to persons accompanying a consignment whose carriage is effected in accordance with

§ 1 Dessa enhetliga rättsregler ska tillämpas på varje avtal om transport av resande på järnväg mot betalning eller kostnadsfritt, när avreseplatsen och bestämmelseplatsen är belägna i två skilda medlemsstater, oavsett var parterna i transportavtalet har hemvist eller säte och vilken nationalitet de har.

§ 2 När en internationell transport som omfattas av ett enda avtal, utöver en gränsöverskridande järnvägstransport inbegriper transport på väg eller inre vattenväg inom en medlemsstat, ska dessa enhetliga rättsregler tillämpas.

§ 3 När en internationell transport som omfattas av ett enda transportavtal, utöver transport på järnväg inbegriper sjötransport eller gränsöverskridande transport på inre vattenväg, ska dessa enhetliga rättsregler tillämpas, om sjötransporten eller transporten på inre vattenväg utförs på linjer som är införda i den lista över linjer som anges i artikel 24 § 1 i fördraget.

§ 4 Såvitt gäller transportörens ansvar när resande dödas eller skadas ska dessa enhetliga rättsregler också tillämpas på personer som följer med en försändelse som transporteras enligt de enhetliga rättsreglerna CIM.

uniformes CIM.

the CIM Uniform Rules.

§ 5 Les présentes Règles uniformes ne s'appliquent pas aux transports effectués entre gares situées sur le territoire d'Etats limitrophes, lorsque l'infrastructure de ces gares est gérée par un ou plusieurs gestionnaires d'infrastructure relevant d'un seul et même de ces Etats.

§ 5 These Uniform Rules shall not apply to carriage performed between stations situated on the territory of neighbouring States, when the infrastructure of these stations is managed by one or more infrastructure managers subject to only one of those States.

§ 5 Dessa enhetliga rättsregler ska inte tillämpas på transporter mellan stationer som är belägna i angränsande stater, när stationernas infrastruktur förvaltas av en eller flera infrastrukturförvaltare som hör hemma i endast en av dessa stater.

§ 6 Chaque Etat, Partie à une convention concernant le transport international ferroviaire direct de voyageurs et de nature comparable aux présentes Règles uniformes, peut, lorsqu'il adresse une demande d'adhésion à la Convention, déclarer qu'il n'appliquera ces Règles uniformes qu'aux transports effectués sur une partie de l'infrastructure ferroviaire située sur son territoire. Cette partie de l'infrastructure ferroviaire doit être définie précisément et être reliée à l'infrastructure ferroviaire d'un Etat membre. Lorsqu'un Etat a fait la déclaration susvisée, ces Règles uniformes ne s'appliquent qu'à la condition:

§ 6 Any State which is a party to a convention concerning international carriage through carriage of passengers by rail comparable with these Uniform Rules may, when it makes an application for accession to the Convention, declare that it will apply these Uniform Rules only to carriage performed on a part of the railway infrastructure situated on its territory. This part of the railway infrastructure must be precisely defined and connected to the railway infrastructure of a Member State. When a State has made the above-mentioned declaration, these Uniform Rules shall apply only on the condition

§ 6 En stat som är part i en konvention om genomgående internationell transport av resande på järnväg som är jämförlig med dessa enhetliga rättsregler kan, när den ansöker om anslutning till fördraget, förklara att den endast kommer att tillämpa dessa enhetliga rättsregler på transporter som utförs på en del av järnvägsinfrastrukturen på dess territorium. Denna del av järnvägsinfrastrukturen ska anges exakt och vara förbunden med en medlemsstats järnvägsinfrastruktur. När en stat har avgett en sådan förklaring, ska dessa enhetliga rättsregler endast tillämpas på villkor att

- a) que le lieu de départ ou de destination ainsi que l'itinéraire prévus dans le contrat de transport soient situés sur l'infrastructure désignée ou
- b) que l'infrastructure désignée relie l'infrastructure de deux Etats membres et qu'elle a été prévue dans le contrat de transport comme itinéraire pour un transport de transit.

- a) that the place of departure or of destination, as well as the route designated in the contract of carriage, is situated on the specified infrastructure or
- b) that the specified infrastructure connects the infrastructure of two Member States and that it has been designated in the contract of carriage as a route for transit carriage.

- a) avreseplatsen eller bestämmelseplatsen samt den transportväg som anges i transportavtalet är belägna på den angivna infrastrukturen eller
- b) den angivna infrastrukturen förbinder två medlemsstaters infrastrukturer och har angivits i transportavtalet som en transportväg för transittrafik.

§ 7 L'Etat qui a fait une déclaration conformément au

§ 7 A State which has made a reservation in accordance

§ 7 En stat som har avgett en förklaring enligt § 6 får

§ 6 peut y renoncer à tout moment en informant le dépositaire. Cette renonciation prend effet un mois après la date à laquelle le dépositaire en avise les Etats membres. La déclaration devient sans effet, lorsque la convention visée au § 6, première phrase, cesse d'être en vigueur pour cet Etat.

with § 6 may withdraw it at any time by notification to the Depositary. This withdrawal shall take effect one month after the day on which the Depositary notifies it to the Member States. The declaration shall cease to have effect when the convention referred to in § 6, first sentence, ceases to be in force for that State.

när som helst återta den genom meddelande till depositarien. Återtagandet blir gällande en månad efter den dag då depositarien underrättade medlemsstaterna om det. Förklaringen ska upphöra att gälla när den konvention som avses i § 6 första meningen upphör att vara i kraft för den staten.

Article 2

Déclaration relative à la responsabilité en cas de mort et de blessures de voyageurs

§ 1 Chaque Etat peut, à tout moment, déclarer qu'il n'appliquera pas aux voyageurs, victimes d'accidents survenus sur son territoire, l'ensemble des dispositions relatives à la responsabilité du transporteur en cas de mort et de blessures de voyageurs, lorsque ceux-ci sont ses ressortissants ou des personnes ayant leur résidence habituelle dans cet Etat.

§ 2 L'Etat qui a fait une déclaration conformément au § 1 peut y renoncer à tout moment en informant le dépositaire. Cette renonciation prend effet un mois après la date à laquelle le dépositaire en donne connaissance aux Etats membres.

Article 3
Définitions

Aux fins des présentes Règles uniformes, le terme:
a) "transporteur" désigne le transporteur contractuel, avec lequel le voyageur a conclu le contrat de transport en vertu de ces Règles uniformes, ou un trans-

Article 2

Declaration concerning liability in case of death of, or personal injury to, passengers

§ 1 Any State may, at any time, declare that it will not apply to passengers involved in accidents occurring on its territory the whole of the provisions concerning the liability of the carrier in case of death of, or personal injury to, passengers, when such passengers are nationals of, or have their usual place of residence in, that State.

§ 2 A State which has made a declaration in accordance with § 1 may withdraw it at any time by notification to the Depositary. This withdrawal shall take effect one month after the day on which the Depositary notifies it to the Member States.

Article 3
Definitions

For purposes of these Uniform Rules, the term
a) "carrier" means the contractual carrier with whom the passenger has concluded the contract of carriage pursuant to these Uniform Rules, or a successive

Artikel 2

Förklaring om ansvar i fall då resande dödas eller skadas

§ 1 En stat får när som helst förklara att den, vid skador till följd av olyckor inom dess territorium, inte kommer att tillämpa samtliga de bestämmelser som gäller för transportörens ansvar då resande dödas eller skadas, om de resande är medborgare i den staten eller har sitt hemvist eller är stadigvarande bosatta där.

§ 2 En stat som har avgett en förklaring enligt § 1 får när som helst återta den genom meddelande till depositarien. Återtagandet blir gällande en månad efter den dag då depositarien underrättade medlemsstaterna om det.

Artikel 3
Definitioner

I dessa enhetliga rättsregler avses med
a) transportör: den avtalsenliga transportör med vilken den resande slutit transportavtal enligt dessa enhetliga rättsregler eller den efterföljande transportör

	porteur subséquent, qui est responsable sur la base de ce contrat;	carrier who is liable on the basis of this contract;	som är ansvarig på grundval av detta avtal,
b)	“transporteur substitué” désigne un transporteur, qui n’a pas conclu le contrat de transport avec le voyageur, mais à qui le transporteur visé à la lettre a) a confié, en tout ou en partie, l’exécution du transport ferroviaire;	b) “substitute carrier” means a carrier, who has not concluded the contract of carriage with the passenger, but to whom the carrier referred to in letter a) has entrusted, in whole or in part, the performance of the carriage by rail;	b) faktisk transportör: en transportör som inte har slutit transportavtal med den resande, men som den transportör som avses i a helt eller delvis har anförtrott utförandet av järnvägstransporten,
c)	“Conditions générales de transport” désigne les conditions du transporteur sous forme de conditions générales ou de tarifs légalement en vigueur dans chaque Etat membre et qui sont devenues, par la conclusion du contrat de transport, partie intégrante de celui-ci;	c) “General Conditions of Carriage” means the conditions of the carrier in the form of general conditions or tariffs legally in force in each Member State and which have become, by the conclusion of the contract of carriage, an integral part of it;	c) allmänna transportvillkor: de villkor som gäller för transportören i form av allmänna villkor eller tariffier vilka har laga kraft i alla medlemsstater och blev en integrerad del av transportavtalet när detta ingicks,
d)	“véhicule” désigne un véhicule automobile ou une remorque transportés à l’occasion d’un transport de voyageurs.	d) “vehicle” means a motor vehicle or a trailer carried on the occasion of the carriage of passengers.	d) fordon: ett motorfordon eller släpfordon som transporteras i samband med transport av resande.

Article 4
Dérogations

§ 1 Les Etats membres peuvent conclure des accords qui prévoient des dérogations aux présentes Règles uniformes pour les transports effectués exclusivement entre deux gares situées de part et d’autre de la frontière, lorsqu’il n’y a pas d’autre gare entre elles.

§ 2 Pour les transports effectués entre deux Etats membres, transitant par un Etat non membre, les Etats concernés peuvent conclure des accords qui dérogent aux présentes Règles uniformes.

§ 3 Sous réserve d’autres

Article 4
Derogations

§ 1 The Member States may conclude agreements which provide for derogations from these Uniform Rules for carriage performed exclusively between two stations on either side of the frontier, when there is no other station between them.

§ 2 For carriage performed between two Member States, passing through a State which is not a Member State, the States concerned may conclude agreements which derogate from these Uniform Rules.

§ 3 Subject to other provi-

Artikel 4
Avvikelser

§ 1 Medlemsstaterna får sluta avtal som gör det möjligt att avvika från dessa enhetliga rättsregler för transporter som sker uteslutande mellan två stationer, belägna på var sin sida om gränsen, när det inte finns någon annan station mellan dem.

§ 2 När det gäller transporter som går mellan två medlemsstater genom en stat som inte är medlemsstat, får de berörda staterna sluta avtal som avviker från dessa enhetliga rättsregler.

§ 3 Om inte annat följer av

dispositions de droit international public, deux ou plusieurs Etats membres peuvent fixer entre eux les conditions sous lesquelles les transporteurs sont soumis à l'obligation de transporter des voyageurs, des bagages, des animaux et des véhicules en trafic entre ces Etats.

sions of public international law, two or more Member States may set between themselves conditions under which carriers are subject to the obligation to carry passengers, luggage, animals and vehicles in traffic between those States.

andra bestämmelser i folk-rätten får två eller flera medlemsstater sinsemellan fastställa villkor enligt vilka transportörer är skyldiga att transportera resande, resgods, djur och fordon mellan dessa stater.

§ 4 Les accords visés aux §§ 1 à 3 de même que leur mise en vigueur sont communiqués à l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires. Le Secrétaire général de l'Organisation en informe les Etats membres et les entreprises intéressées.

§ 4 Agreements referred to in §§ 1 to 3 as well as their coming into force shall be notified to the Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail. The Secretary General of the Organisation shall notify the Member States and interested undertakings of this.

§ 4 De avtal som avses i §§ 1–3 och ikraftträdandet av dessa avtal ska meddelas till Mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik. Organisationen generalsekreterare ska underrätta medlemsstaterna och de berörda företagen om detta.

Article 5
Droit contraignant

Article 5
Mandatory law

Artikel 5
Tvingande rätt

Sauf clause contraire dans les présentes Règles uniformes, est nulle et de nul effet toute stipulation qui, directement ou indirectement, dérogerait à ces Règles uniformes. La nullité de telles stipulations n'entraîne pas la nullité des autres dispositions du contrat de transport. Nonobstant cela, un transporteur peut assumer une responsabilité et des obligations plus lourdes que celles qui sont prévues par les présentes Règles uniformes.

Unless provided otherwise in these Uniform Rules, any stipulation which, directly or indirectly, would derogate from these Uniform Rules shall be null and void. The nullity of such a stipulation shall not involve the nullity of the other provisions of the contract of carriage. Nevertheless, a carrier may assume a liability greater and obligations more burdensome than those provided for in these Uniform Rules.

Om inte annat föreskrivs i dessa enhetliga rättsregler, ska varje bestämmelse som direkt eller indirekt avviker från dem vara ogiltig. En sådan bestämmelses ogiltighet ska inte medföra att övriga bestämmelser i transportavtalet blir ogiltiga. En transportör kan dock ta på sig större ansvar och förpliktelser än de som föreskrivs i dessa enhetliga rättsregler.

Titre II
Conclusion et exécution du contrat de transport

Title II
Conclusion and Performance of the Contract of Carriage

Avdelning II
Ingående och fullgörande av transportavtalet

Article 6
Contrat de transport

Article 6
Contract of carriage

Artikel 6
Transportavtal

§ 1 Par le contrat de transport, le transporteur s'engage à transporter le voyageur ainsi que, le cas échéant, des bagages et des véhicules au lieu de desti-

§ 1 By the contract of carriage the carrier shall undertake to carry the passenger as well as, where appropriate, luggage and vehicles to the place of

§ 1 Genom transportavtalet förbinder sig transportören att transportera resande och i förekommande fall resgods och fordon till bestämmelseplatsen och att

nation et à livrer les bagages et les véhicules au lieu de destination.

§ 2 Le contrat de transport doit être constaté par un ou plusieurs titres de transport remis au voyageur. Toutefois, sans préjudice de l'article 9, l'absence, l'irrégularité ou la perte du titre de transport n'affecte ni l'existence ni la validité du contrat qui reste soumis aux présentes Règles uniformes.

§ 3 Le titre de transport fait foi, jusqu'à preuve du contraire, de la conclusion et du contenu du contrat de transport.

Article 7
Titre de transport

§ 1 Les Conditions générales de transport déterminent la forme et le contenu des titres de transport ainsi que la langue et les caractères dans lesquels ils doivent être imprimés et remplis.

§ 2 Doivent au moins être inscrits sur le titre de transport:

- a) le transporteur ou les transporteurs;
- b) l'indication que le transport est soumis, nonobstant toute clause contraire, aux présentes Règles uniformes; cela peut se faire par le sigle CIV;
- c) toute autre indication nécessaire pour prouver la conclusion et le contenu du contrat de transport et permettant au voyageur de faire valoir les droits résultant de ce contrat.

destination and to deliver the luggage and vehicles at the place of destination.

§ 2 The contract of carriage must be confirmed by one or more tickets issued to the passenger. However, subject to Article 9 the absence, irregularity or loss of the ticket shall not affect the existence or validity of the contract which shall remain subject to these Uniform Rules.

§ 3 The ticket shall be prima facie evidence of the conclusion and the contents of the contract of carriage.

Article 7
Ticket

§ 1 The General Conditions of Carriage shall determine the form and content of tickets as well as the language and characters in which they are to be printed and made out.

§ 2 The following, at least, must be entered on the ticket:

- a) the carrier or carriers;
- b) carriage is subject, notwithstanding any clause to the contrary, to these Uniform Rules; this may be indicated by the acronym CIV;
- c) a statement that the any other statement necessary to prove the conclusion and contents of the contract of carriage and enabling the passenger to assert the rights resulting from this contract.

lämna ut resgodset och fordonen på bestämmelsestationen.

§ 2 Transportavtalet ska bekräftas genom en eller flera biljetter utfärdade till den resande. Om biljetten saknas, är felaktig eller har gått förlorad ska detta, om inte annat följer av artikel 9, dock inte påverka avtalets bestånd eller giltighet, utan det ska fortfarande lyda under dessa enhetliga rättsregler.

§ 3 Biljetten ska tills motsatsen bevisats gälla som bevis för ingåendet av och innehållet i transportavtalet.

Artikel 7
Biljett

§ 1 De allmänna transportvillkoren ska avgöra biljetternas form och innehåll samt det språk och de skrivtecken som ska användas när de trycks och fylls i.

§ 2 Biljetten ska innehålla åtminstone följande uppgifter:

- a) Transportören eller transportörerna.
- b) En uppgift om att dessa enhetliga rättsregler ska tillämpas på transporten, utan hinder av eventuella klausuler med motsatt innebörd. Detta får anges genom förkortningen CIV.
- c) Alla andra nödvändiga uppgifter som styrker ingåendet av och innehållet i transportavtalet och som gör det möjligt för den resande att hävda sina rättigheter enligt avtalet.

§ 3 Le voyageur doit s'assurer, à la réception du titre de transport, que celui-ci a été établi selon ses indications.

§ 4 Le titre de transport est cessible s'il n'est pas nominatif et si le voyage n'a pas commencé.

§ 5 Le titre de transport peut être établi sous forme d'enregistrement électronique des données, qui peuvent être transformées en signes d'écriture lisibles. Les procédés employés pour l'enregistrement et le traitement des données doivent être équivalents du point de vue fonctionnel, notamment en ce qui concerne la force probante du titre de transport représenté par ces données.

Article 8
Païement et remboursement du prix de transport

§ 1 Sauf convention contraire entre le voyageur et le transporteur, le prix de transport est payable à l'avance.

§ 2 Les Conditions générales de transport déterminent dans quelles conditions un remboursement du prix de transport a lieu.

Article 9
Droit au transport.
Exclusion du transport

§ 1 Dès le commencement du voyage, le voyageur doit être muni d'un titre de transport valable et doit le présenter lors du contrôle des titres de transport. Les Conditions générales de transport peuvent prévoir:

a) qu'un voyageur qui ne présente pas un titre

§ 3 The passenger must ensure, on receipt of the ticket, that it has been made out in accordance with his instructions.

§ 4 The ticket shall be transferable if it has not been made out in the passenger's name and if the journey has not begun.

§ 5 The ticket may be established in the form of electronic data registration, which can be transformed into legible written symbols. The procedure used for the registration and treatment of data must be equivalent from the functional point of view, particularly so far as concerns the evidential value of the ticket represented by those data.

Article 8
Payment and refund of the carriage charge

§ 1 Subject to a contrary agreement between the passenger and the carrier, the carriage charge shall be payable in advance.

§ 2 The General Conditions of Carriage shall determine under what conditions a refund of the carriage charge shall be made.

Article 9
Right to be carried.
Exclusion from carriage

§ 1 The passenger must, from the start of his journey, be in possession of a valid ticket and produce it on the inspection of tickets. The General Conditions of Carriage may provide

a) that a passenger who does not produce a

§ 3 När den resande tar emot biljetten ska han förvissa sig om att den stämmer med de uppgifter som han har lämnat.

§ 4 Biljetten ska kunna överlåtas om den inte är utställd på en namngiven person och resan inte har börjat.

§ 5 Biljetten får upprättas i elektronisk form som kan omvandlas till läsbara skrivtecken. Förfarandena för registrering och behandling av uppgifterna ska vara likvärdiga i funktionshänseende, i synnerhet i fråga om bevisvärdet hos den biljett som dessa uppgifter utgör.

Artikel 8
Betalning och återbetalning av transportavgift

§ 1 Om inte annat överenskommits mellan den resande och transportören ska transportavgiften betalas i förväg.

§ 2 De allmänna transportvillkoren ska avgöra under vilka omständigheter transportavgiften ska återbetalas.

Artikel 9
Rätt till transport. Förlust av rätten till transport

§ 1 Den resande ska från resans början vara försedd med en giltig biljett och visa upp den vid biljettkontrollen. I de allmänna transportvillkoren får föreskrivas.

a) att en resande som inte visar upp en giltig

- | | | |
|---|---|--|
| de transport valable doit payer, outre le prix de transport, une surtaxe; | valid ticket must pay, in addition to the carriage charge, a surcharge; | biljett ska betala en tilläggsavgift utöver transportavgiften, |
| b) qu'un voyageur qui refuse le paiement immédiat du prix de transport ou de la surtaxe peut être exclu du transport; | b) that a passenger who refuses to pay the carriage charge or the surcharge upon demand may be required to discontinue his journey; | b) att en resande som vägrar att genast betala transportavgiften eller tilläggsavgiften kan förlora rätten till transport, |
| c) si et dans quelles conditions un remboursement de la surtaxe a lieu. | c) if and under what conditions a refund of the surcharge shall be made. | c) om och under vilka omständigheter tilläggsavgiften ska återbetalas. |

§ 2 Les Conditions générales de transport peuvent prévoir que sont exclus du transport ou peuvent être exclus du transport en cours de route, les voyageurs qui:

- a) présentent un danger pour la sécurité et le bon fonctionnement de l'exploitation ou pour la sécurité des autres voyageurs,
 - b) incommode de manière intolérable les autres voyageurs,
- et que ces personnes n'ont droit au remboursement ni du prix de transport ni du prix qu'elles ont payé pour le transport de leurs bagages.

*Article 10
Accomplissement des formalités administratives*

Le voyageur doit se conformer aux formalités exigées par les douanes ou par d'autres autorités administratives.

*Article 11
Suppression et retard d'un train. Correspondance manqué*

Le transporteur doit, s'il y a lieu, certifier sur le titre de

§ 2 The General Conditions of Carriage may provide that passengers who

- a) present a danger for safety and the good functioning of the operations or for the safety of other passengers,
 - b) inconvenience other passengers in an intolerable manner,
- shall be excluded from carriage or may be required to discontinue their journey and that such persons shall not be entitled to a refund of their carriage charge or of any charge for the carriage of registered luggage they may have paid.

*Article 10
Completion of administrative formalities*

The passenger must comply with the formalities required by customs or other administrative authorities.

*Article 11
Cancellation and late running of trains. Missed connections*

The carrier must, where necessary, certify on the

§ 2 I de allmänna transportvillkoren får föreskrivas att resande som

- a) utgör en fara för tågtrafikens säkerhet och funktion eller för andra resandes säkerhet, eller
 - b) stör andra resande på ett sätt som inte kan godtas,
- ska förlora rätten till transport eller tvingas avbryta sin resa, och att sådana personer inte har rätt att få tillbaka vare sig transportavgiften eller den avgift de har betalat för transporten av inskrivet resgodis.

*Artikel 10
Fullgörande av förvaltningsmyndigheters föreskrifter*

Den resande är skyldig att följa de föreskrifter som meddelas av tullmyndigheter eller andra förvaltningsmyndigheter.

*Artikel 11
Tåginställelse och tågförsening. Utebliven tågan slutning*

Transportören ska i förekommande fall på biljetten

transport que le train a été supprimé ou la correspondance manquée.

ticket that the train has been cancelled or the connection missed.

intyga att tåget har ställts in eller tåganslutningen uteblivit.

Titre III
Transport de colis à main, d'animaux, de bagages et de véhicules

Title III
Carriage of Hand Luggage, Animals, Registered Luggage and Vehicles

Avdelning III
Transport av handresgods, djur, inskrivet resgods och fordon

Chapitre I
Dispositions communes

Chapter I
Common Provisions

Kapitel I
Allmänna bestämmelser

Article 12
Objets et animaux admis

Article 12
Acceptable articles and animals

Artikel 12
Rätt att medföra föremål och djur

§ 1 Le voyageur peut prendre avec lui des objets faciles à porter (colis à main) ainsi que des animaux vivants, conformément aux Conditions générales de transport. Par ailleurs, le voyageur peut prendre avec lui des objets encombrants conformément aux dispositions particulières, contenues dans les Conditions générales de transport. Sont exclus du transport, les objets ou animaux de nature à gêner ou à incommoder les voyageurs ou à causer un dommage.

§ 1 The passenger may take with him articles which can be handled easily (hand luggage) and also live animals in accordance with the General Conditions of Carriage. Moreover, the passenger may take with him cumbersome articles in accordance with the special provisions, contained in the General Conditions of Carriage. Articles and animals likely to annoy or inconvenience passengers or cause damage shall not be allowed as hand luggage.

§ 1 Den resande får medföra föremål som lätt kan bäras (handresgods) samt levande djur i enlighet med de allmänna transportvillkoren. Dessutom får den resande medföra skrymmande föremål i enlighet med de särskilda bestämmelserna i de allmänna transportvillkoren. Föremål och djur som kan medföra obehag eller besvär för de resande eller orsaka skada får inte medföras som handresgods.

§ 2 Le voyageur peut expédier, en tant que bagages, des objets et des animaux conformément aux Conditions générales de transport.

§ 2 The passenger may consign articles and animals as registered luggage in accordance with the General Conditions of Carriage.

§ 2 Den resande får sända föremål och djur som inskrivet resgods i enlighet med de allmänna transportvillkoren.

§ 3 Le transporteur peut admettre le transport de véhicules à l'occasion d'un transport de voyageurs conformément aux dispositions particulières, contenues dans les Conditions générales de transport.

§ 3 The carrier may allow the carriage of vehicles on the occasion of the carriage of passengers in accordance with special provisions, contained in the General Conditions of Carriage.

§ 3 Transportören får tillåta transport av fordon i samband med transport av resande i enlighet med de särskilda bestämmelserna i de allmänna transportvillkoren.

§ 4 Le transport de marchandises dangereuses en tant que colis à main, bagages ainsi que dans ou sur des véhicules qui, conformément à ce Titre sont

§ 4 The carriage of dangerous goods as hand luggage, registered luggage as well as in or on vehicles which, in accordance with this Title are carried by rail,

§ 4 Transport av farligt gods som handresgods, inskrivet resgods samt i eller på fordon som enligt denna avdelning transporteras på järnväg ska ske i

transportées par rail, doit être conforme au Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID).

must comply with the Regulation concerning the Carriage of Dangerous Goods by Rail (RID).

enlighet med Reglementet om internationell järnvägs-transport av farligt gods (RID).

Article 13
Vérification

§ 1 Le transporteur a le droit, en cas de présomption grave de non respect des conditions de transport, de vérifier si les objets (colis à main, bagages, véhicules y compris leur chargement) et animaux transportés répondent aux conditions de transport lorsque les lois et prescriptions de l'Etat où la vérification doit avoir lieu ne l'interdisent pas. Le voyageur doit être invité à assister à la vérification. S'il ne se présente pas ou s'il ne peut être atteint, le transporteur doit faire appel à deux témoins indépendants.

Article 13
Examination

§ 1 When there is good reason to suspect a failure to observe the conditions of carriage, the carrier shall have the right to examine whether the articles (hand luggage, registered luggage, vehicles including their loading) and animals carried comply with the conditions of carriage, unless the laws and prescriptions of the State in which the examination would take place prohibit such examination. The passenger must be invited to attend the examination. If he does not appear or cannot be reached, the carrier must require the presence of two independent witnesses.

Artikel 13
Undersökning

§ 1 Om det finns grundad anledning att misstänka att villkoren för transporten inte är uppfyllda ska transportören ha rätt att undersöka om de föremål (handresgods, inskrivet resgods, fordon och deras last) och djur som medförs uppfyller transportvillkoren, såvida inte lagar och bestämmelser i den stat där undersökningen ska utföras förbjuder detta. Den resande ska erbjudas att närvara vid undersökningen. Om denne inte infinner sig eller inte kan nås ska transportören tillkalla två oberoende vittnen.

§ 2 Lorsqu'il est constaté que les conditions de transport n'ont pas été respectées, le transporteur peut exiger du voyageur le paiement des frais occasionnés par la vérification.

§ 2 If it is established that the conditions of carriage have not been respected, the carrier can require the passenger to pay the costs arising from the examination.

§ 2 Om det fastställs att villkoren för transporten inte är uppfyllda kan transportören kräva att den resande betalar kostnaderna för undersökningen.

Article 14
Accomplissement des formalités administratives

Le voyageur doit se conformer aux formalités exigées par les douanes ou par d'autres autorités administratives lors du transport, à l'occasion de son transport, d'objets (colis à main, bagages, véhicules y compris leur chargement) et d'animaux. Il doit assister à la visite de ces objets, sauf

Article 14
Completion of administrative formalities

The passenger must comply with the formalities required by customs or other administrative authorities when, on being carried, he has articles (hand luggage, registered luggage, vehicles including their loading) or animals carried. He shall be present at the inspection of these articles save where

Artikel 14
Fullgörande av förvaltningsmyndigheters föreskrifter

Den resande är skyldig att följa de föreskrifter som meddelas av tullmyndigheter eller andra förvaltningsmyndigheter när han under transport medför föremål (handresgods, inskrivet resgods, fordon och deras last) och djur. Han ska vara närvarande vid undersökningen av dessa

exception prévue par les lois et prescriptions de chaque Etat. otherwise provided by the laws and prescriptions of each State. föremål om inte undantag medges i tillämpliga nationella bestämmelser.

Chapitre II
Colis à main et animaux

Chapter II
Hand Luggage and Animals

Kapitel II
Handresgods och djur

Article 15
Surveillance

Article 15
Supervision

Artikel 15
Uppsikt

La surveillance des colis à main et des animaux, qu'il prend avec lui, incombe au voyageur.

It shall be the passenger's responsibility to supervise the hand luggage and animals that he takes with him.

Den resande ska ha ansvaret för att hålla uppsikt över det handresgods och de djur han medför.

Chapitre III
Bagages

Chapter III
Registered Luggage

Kapitel III
Inskrivet resgods

Article 16
Expédition des bagages

Article 16
Consignment of registered luggage

Artikel 16
Inlämning av inskrivet resgods

§ 1 Les obligations contractuelles relatives à l'acheminement des bagages doivent être constatées par un bulletin de bagages remis au voyageur.

§ 1 The contractual obligations relating to the forwarding of registered luggage must be established by a luggage registration voucher issued to the passenger.

§ 1 De avtalsenliga skyldigheterna i fråga om transport av inskrivet resgods ska bekräftas genom ett resgodsbevis som utfärdas till den resande.

§ 2 Sans préjudice de l'article 22, l'absence, l'irrégularité ou la perte du bulletin de bagages n'affecte ni l'existence ni la validité des conventions concernant l'acheminement des bagages, qui restent soumis aux présentes Règles uniformes.

§ 2 Subject to Article 22 the absence, irregularity or loss of the luggage registration voucher shall not affect the existence or the validity of the agreements concerning the forwarding of the registered luggage, which shall remain subject to these Uniform Rules.

§ 2 Om resgodsbeviset saknas, är felaktigt eller har gått förlorat ska detta, om inte annat följer av artikel 22, dock inte påverka bestånd eller giltighet i fråga om de avtal som rör transport av det inskrivna resgodset, utan de ska fortfarande omfattas av dessa enhetliga rättsregler.

§ 3 Le bulletin de bagages fait foi, jusqu'à preuve du contraire, de l'enregistrement des bagages et des conditions de leur transport.

§ 3 The luggage registration voucher shall be prima facie evidence of the registration of the luggage and the conditions of its carriage.

§ 3 Resgodsbeviset ska tills motsatsen bevisats gälla som bevis för inskrivningen av resgodset och villkoren för dess transport.

§ 4 Jusqu'à preuve du contraire, il est présumé que lors de la prise en charge par le transporteur, les bagages étaient en bon état apparent et que le nombre et la masse des

§ 4 Subject to evidence to the contrary, it shall be presumed that when the carrier took over the registered luggage it was apparently in a good condition, and that the number and the

§ 4 Tills motsatsen bevisats ska det antas att det inskrivna resgodset var i gott yttre skick när transportören övertog det och att antalet kollin och deras vikt stämmer med uppgifterna

colis correspondaient aux mentions portées sur le bulletin de bagages.

mass of the items of luggage corresponded to the entries on the luggage registration voucher.

på resgodsbeviset.

Article 17
Bulletin de bagages

Article 17
Luggage registration voucher

Artikel 17
Resgodsbevis

§ 1 Les Conditions générales de transport déterminent la forme et le contenu du bulletin de bagages ainsi que la langue et les caractères dans lesquels il doit être imprimé et rempli. L'article 7, § 5 s'applique par analogie.

§ 1 The General Conditions of Carriage shall determine the form and content of the luggage registration voucher as well as the language and characters in which it is to be printed and made out. Article 7 § 5 shall apply mutatis mutandis.

§ 1 De allmänna transportvillkoren ska avgöra resgodsbevisets form och innehåll samt det språk och de skrivtecken som ska användas när de trycks och fylls i. Artikel 7 § 5 ska också tillämpas här.

§ 2 Doivent au moins être inscrits sur le bulletin de bagages:

- a) le transporteur ou les transporteurs;
- b) l'indication que le transport est soumis, nonobstant toute clause contraire, aux présentes Règles uniformes; cela peut se faire par le sigle CIV;
- c) toute autre indication nécessaire pour prouver les obligations contractuelles relatives à l'acheminement des bagages et permettant au voyageur de faire valoir les droits résultant du contrat de transport.

§ 2 The following, at least, must be entered on the luggage registration voucher:

- a) the carrier or carriers;
- b) a statement that the carriage is subject, notwithstanding any clause to the contrary, to these Uniform Rules; this may be indicated by the acronym CIV;
- c) any other statement necessary to prove the contractual obligations relating to the forwarding of the registered luggage and enabling the passenger to assert the rights resulting from the contract of carriage.

§ 2 Resgodsbeviset ska innehålla åtminstone följande uppgifter:

- a) Transportören eller transportörerna.
- b) En uppgift om att dessa enhetliga rättsregler ska tillämpas på transporten, utan hinder av eventuella klausuler med motsatt innebörd. Detta får anges genom förkortningen CIV.
- c) Alla andra nödvändiga uppgifter som styrker ingåendet av och innehållet i transportavtalet och som gör det möjligt för den resande att hävda sina rättigheter enligt avtalet.

§ 3 Le voyageur doit s'assurer, à la réception du bulletin de bagages, que celui-ci a été émis selon ses indications.

§ 3 The passenger must ensure, on receipt of the luggage registration voucher, that it has been made out in accordance with his instructions.

§ 3 När den resande tar emot resgodsbeviset ska han förvissa sig om att det stämmer med de uppgifter som han har lämnat.

Article 18
Enregistrement et transport

Article 18
Registration and carriage

Artikel 18
Inskrivning och transport

§ 1 Sauf exception prévue par les Conditions générales de transport, l'enregistrement des bagages n'a lieu que sur la présentation d'un titre de

§ 1 Save where the General Conditions of Carriage otherwise provide, luggage shall be registered only on production of a ticket valid at

§ 1 Om inte undantag medges i de allmänna transportvillkoren, ska resgods endast skrivas in mot uppvisande av en biljett som

transport valable au moins jusqu'au lieu de destination des bagages. Par ailleurs, l'enregistrement s'effectue d'après les prescriptions en vigueur au lieu d'expédition.

least as far as the destination of the luggage. In other respects the registration of luggage shall be carried out in accordance with the prescriptions in force at the place of consignment.

gäller minst till resgodsets bestämmelseplats. I övrigt ska inskrivningen ske i enlighet med de föreskrifter som gäller på inlämningsplatsen.

§ 2 Lorsque les Conditions générales de transport prévoient que des bagages peuvent être admis au transport sans présentation d'un titre de transport, les dispositions des présentes Règles uniformes fixant les droits et obligations du voyageur relatifs à ses bagages s'appliquent par analogie à l'expéditeur de bagages.

§ 2 When the General Conditions of Carriage provide that luggage may be accepted for carriage without production of a ticket, the provisions of these Uniform Rules determining the rights and obligations of the passenger in respect of his registered luggage shall apply mutatis mutandis to the consignor of registered luggage.

§ 2 När det i de allmänna transportvillkoren anges att resgods får tas emot för transport utan att biljett visas upp, ska dessa enhetliga rättsregler i den del som avser den resandes rättigheter och skyldigheter i fråga om inskrivet resgods också gälla för den som lämnat in resgodset.

§ 3 Le transporteur peut acheminer les bagages avec un autre train ou un autre moyen de transport et par un autre itinéraire que ceux empruntés par le voyageur.

§ 3 The carrier can forward the registered luggage by another train or by another mode of transport and by a different route from that taken by the passenger.

§ 3 Transportören kan sända inskrivet resgods med ett annat tåg eller ett annat transportmedel och via en annan befordringsväg än den som den resande tagit.

Article 19
Paiement du prix pour le transport des bagages

Sauf convention contraire entre le voyageur et le transporteur, le prix pour le transport des bagages est payable lors de l'enregistrement.

Article 19
Payment of charges for the carriage of registered luggage

Subject to a contrary agreement between the passenger and the carrier, the charge for the carriage of registered luggage shall be payable on registration.

Artikel 19
Betalning av transportavgift för inskrivet resgods

Om inte annat överenskommits mellan den resande och transportören ska transportkostnaden för inskrivet resgods betalas vid inskrivningen.

Article 20
Marquage des bagages

Le voyageur doit indiquer sur chaque colis en un endroit bien visible et d'une manière suffisamment fixe et claire:

- a) son nom et son adresse,
- b) le lieu de destination.

Article 20
Marking of registered luggage

The passenger must indicate on each item of registered luggage in a clearly visible place, in a sufficiently durable and legible manner:

- a) his name and address,
- b) the place of destination.

Artikel 20
Märkning av inskrivet resgods

Den resande ska märka varje kolla på väl synlig plats och på ett tillräckligt hållbart och läsbart sätt ange

- a) namn och adress,
- b) bestämmelseplatsen.

Article 21
Droit de disposer des
bagages

§ 1 Si les circonstances le permettent et les prescriptions des douanes ou d'autres autorités administratives ne s'y opposent pas, le voyageur peut demander la restitution des bagages au lieu d'expédition, contre remise du bulletin de bagages et, lorsque cela est prévu par les Conditions générales de transport, sur présentation du titre de transport.

§ 2 Les Conditions générales de transport peuvent prévoir d'autres dispositions concernant le droit de disposer des bagages, notamment des modifications du lieu de destination et les éventuelles conséquences financières à supporter par le voyageur.

Article 22
Livraison

§ 1 La livraison des bagages a lieu contre remise du bulletin de bagages et, le cas échéant, contre paiement des frais qui grèvent l'envoi. Le transporteur a le droit, sans y être tenu, de vérifier si le détenteur du bulletin a qualité pour prendre livraison.

§ 2 Sont assimilés à la livraison au détenteur du bulletin de bagages, lorsqu'ils sont effectués conformément aux prescriptions en vigueur au lieu de destination:

a) la remise des bagages aux autorités de douane ou d'octroi dans leurs locaux d'expédition ou dans leurs entrepôts, lors-

Article 21
Right to dispose of
registered luggage

§ 1 If circumstances permit and if customs requirements or the requirements of other administrative authorities are not thereby contravened, the passenger can request luggage to be handed back at the place of consignment on surrender of the luggage registration voucher and, if the General Conditions of Carriage so require, on production of the ticket.

§ 2 The General Conditions of Carriage may contain other provisions concerning the right to dispose of registered luggage, in particular modifications of the place of destination and the possible financial consequences to be borne by the passenger.

Article 22
Delivery

§ 1 Registered luggage shall be delivered on surrender of the luggage registration voucher and, where appropriate, on payment of the amounts chargeable against the consignment. The carrier shall be entitled, but not obliged, to examine whether the holder of the voucher is entitled to take delivery.

§ 2 It shall be equivalent to delivery to the holder of the luggage registration voucher if, in accordance with the prescriptions in force at the place of destination:

a) the luggage has been handed over to the customs or octroi authorities at their premises or warehouses, when these

Artikel 21
Rätt att förfoga över
inskrivet resgods

§ 1 Om omständigheterna medger och om det inte strider mot de föreskrifter som meddelats av tullmyndigheter eller andra förvaltningsmyndigheter kan den resande begära att återfå sitt inskrivna resgods på inlämningsplatsen mot överlämnande av resgodsbeviset och, om det krävs i de allmänna transportvillkoren, mot uppvisande av biljetten.

§ 2 De allmänna transportvillkoren får innehålla andra bestämmelser om rätten att förfoga över inskrivet resgods, särskilt om ändring av bestämmelseplatsen och de eventuella kostnaderna för den resande.

Artikel 22
Utlämning

§ 1 Inskrivet resgods ska lämnas ut mot att resgodsbeviset lämnas tillbaka och att eventuella kostnader för sändningen betalas. Transportören ska ha rätt men inte skyldighet att undersöka om innehavaren av resgodsbeviset har rätt att få ut resgodset.

§ 2 Med utlämning till resgodsbevisets innehavare jämställs följande åtgärder, om de är i enlighet med de föreskrifter som gäller på bestämmelseplatsen:

a) överlämnande av resgodset till en tull- eller skattemyndighet i en tjänste- eller lagerlokal som används av myndigheten och som inte

- | | | |
|---|--|--|
| que ceux-ci ne se trouvent pas sous la garde du transporteur; | are not subject to the carrier's supervision; | står under transportörens uppsikt, |
| b) le fait de confier des animaux vivants à un tiers. | b) live animals have been handed over to third parties. | b) överlämnande av levande djur till tredje man för förvaring. |
| § 3 Le détenteur du bulletin de bagages peut demander la livraison des bagages au lieu de destination aussitôt que s'est écoulé le temps convenu ainsi que, le cas échéant, le temps nécessaire pour les opérations effectuées par les douanes ou par d'autres autorités administratives. | § 3 The holder of the luggage registration voucher may require delivery of the luggage at the place of destination as soon as the agreed time and, where appropriate, the time necessary for the operations carried out by customs or other administrative authorities, has elapsed. | § 3 Innehavaren av resgodsetsbeviset får begära att resgodset lämnas ut på bestämmelseplatsen så snart den överenskomna tiden, och i förekommande fall den tid som krävs för tullmyndigheters och andra förvaltningsmyndigheters behandling av resgodset, har löpt ut. |
| § 4 A défaut de remise du bulletin de bagages, le transporteur n'est tenu de livrer les bagages qu'à celui qui justifie de son droit; si cette justification semble insuffisante, le transporteur peut exiger une caution. | § 4 Failing surrender of the luggage registration voucher, the carrier shall only be obliged to deliver the luggage to the person proving his right thereto; if the proof offered appears insufficient, the carrier may require security to be given. | § 4 Om resgodsetsbeviset inte lämnas tillbaka behöver transportören inte lämna ut resgodset till någon annan än den som styrker sin rätt till godset. Vid otillräckliga bevis får transportören fordra att säkerhet ställs. |
| § 5 Les bagages sont livrés au lieu de destination pour lequel ils ont été enregistrés. | § 5 Luggage shall be delivered at the place of destination for which it has been registered. | § 5 Resgodset ska lämnas ut på den bestämmelseplats som angivits vid inskrivningen. |
| § 6 Le détenteur du bulletin de bagages auquel les bagages ne sont pas livrés peut exiger la constatation, sur le bulletin de bagages, du jour et de l'heure auxquels il a demandé la livraison conformément au § 3. | § 6 The holder of a luggage registration voucher whose luggage has not been delivered may require the day and time to be endorsed on the voucher when he requested delivery in accordance with § 3. | § 6 Om innehavaren av resgodsetsbeviset inte får resgodset utlämnat har han rätt att få ett intygande på resgodsetsbeviset om den dag och det klockslag då han begärde utlämning enligt § 3. |
| § 7 L'ayant droit peut refuser la réception des bagages, si le transporteur ne donne pas suite à sa demande de procéder à la vérification des bagages en vue de constater un dommage allégué. | § 7 The person entitled may refuse to accept the luggage if the carrier does not comply with his request to carry out an examination of the registered luggage in order to establish alleged damage. | § 7 Den som har rätt till resgodset får vägra att ta emot detta om transportören inte uppfyller hans begäran om att det ska undersökas för att fastställa om en påstådd skada föreligger. |
| § 8 Par ailleurs, la livraison des bagages est effectuée conformément aux prescriptions en vigueur au lieu de destination. | § 8 In all other respects delivery of luggage shall be carried out in accordance with the prescriptions in force at the place of destination. | § 8 I övrigt ska utlämningen av resgodset ske enligt de bestämmelser som gäller på bestämmelseplatsen. |

<i>Chapitre IV Véhicules</i>	<i>Chapter IV Vehicles</i>	<i>Kapitel IV Fordon</i>
<i>Article 23 Conditions de transport</i>	<i>Article 23 Conditions of carriage</i>	<i>Artikel 23 Villkor för transport</i>
Les dispositions particulières pour le transport des véhicules, contenues dans les Conditions générales de transport, déterminent notamment les conditions d'admission au transport, d'enregistrement, de chargement et de transport, de déchargement et de livraison, ainsi que les obligations du voyageur.	The special provisions governing the carriage of vehicles, contained in the General Conditions of Carriage, shall specify in particular the conditions governing acceptance for carriage, registration, loading and carriage, unloading and delivery as well as the obligations of the passenger.	I de särskilda bestämmelser om transport av fordon som ingår i de allmänna transportvillkoren ska särskilt anges vilka villkor som gäller vid mottagande för transport, inskrivning, lastning, transport, lossning och utlämning samt den resandes skyldigheter.
<i>Article 24 Bulletin de transport</i>	<i>Article 24 Carriage voucher</i>	<i>Artikel 24 Transportdokument</i>
§ 1 Les obligations contractuelles relatives au transport de véhicules doivent être constatées par un bulletin de transport remis au voyageur. Le bulletin de transport peut être intégré dans le titre de transport du voyageur.	§ 1 The contractual obligations relating to the carriage of vehicles must be established by a carriage voucher issued to the passenger. The carriage voucher may be integrated into the passenger's ticket.	§ 1 De avtalsenliga skyldigheterna i fråga om transport av fordon ska bekräftas genom ett transportdokument som utfärdas till den resande. Transportdokumentet kan utgöra en del av den resandes biljett.
§ 2 Les dispositions particulières pour le transport de véhicules contenues dans les Conditions générales de transport déterminent la forme et le contenu du bulletin de transport ainsi que la langue et les caractères dans lesquels il doit être imprimé et rempli. L'article 7, § 5 s'applique par analogie.	§ 2 The special provisions governing the carriage of vehicles, contained in the General Conditions of Carriage, shall determine the form and content of the carriage voucher as well as the language and the characters in which it is to be printed and made out. Article 7 § 5 shall apply mutatis mutandis.	§ 2 De särskilda bestämmelser om transport av fordon som ingår i de allmänna transportvillkoren ska avgöra transportdokumentets form och innehåll samt det språk och de skrivtecken som ska användas när det trycks och fylls i. Artikel 7 § 5 ska också tillämpas här.
§ 3 Doivent au moins être inscrits sur le bulletin de transport: a) le transporteur ou les transporteurs; b) l'indication que le transport est soumis, nonobstant toute clause contraire, aux présentes Règles uniformes; cela peut se faire par le sigle CIV;	§ 3 The following, at least, must be entered on the carriage voucher: a) the carrier or carriers; b) a statement that the carriage is subject, notwithstanding any clause to the contrary, to these Uniform Rules; this may be indicated by the acronym CIV;	§ 3 Transportdokumentet ska innehålla åtminstone följande uppgifter: a) transportören eller transportörerna b) en uppgift om att dessa enhetliga rättsregler ska tillämpas på transporten, utan hinder av eventuella klausuler med motsatt innebörd. Detta får anges genom förkort-

c) toute autre indication nécessaire pour prouver les obligations contractuelles relatives aux transports des véhicules et permettant au voyageur de faire valoir les droits résultant du contrat de transport.	c) any other statement necessary to prove the contractual obligations relating to the carriage of vehicles and enabling the passenger to assert the rights resulting from the contract of carriage.	ningen CIV c) alla andra nödvändiga uppgifter som styrker de avtalsenliga skyldigheterna enligt transportavtalet och som gör det möjligt för den resande att hävda sina rättigheter enligt avtalet.
§ 4 Le voyageur doit s'assurer, à la réception du bulletin de transport, que celui-ci a été émis selon ses indications.	§ 4 The passenger must ensure, on receipt of the carriage voucher, that it has been made out in accordance with his instructions.	§ 4 När den resande tar emot transportdokumentet ska han förvissa sig om att det stämmer med de uppgifter som han har lämnat.
<i>Article 25</i> <i>Droit applicable</i>	<i>Article 25</i> <i>Applicable law</i>	<i>Artikel 25</i> <i>Tillämplig rätt</i>
Sous réserve des dispositions du présent Chapitre, les dispositions du Chapitre III relatives au transport des bagages s'appliquent aux véhicules.	Subject to the provisions of this Chapter, the provisions of Chapter III relating to the carriage of luggage shall apply to vehicles.	Om inte annat följer av bestämmelserna i detta kapitel ska bestämmelserna i kapitel III om transport av inskrivet resgods vara tillämpliga på fordon.
<i>Titre IV</i> <i>Responsabilité du transporteur</i>	<i>Title IV</i> <i>Liability of the Carrier</i>	<i>Avdelning IV</i> <i>Transportörens ansvar</i>
<i>Chapitre I</i> <i>Responsabilité en cas de mort et de blessures de voyageurs</i>	<i>Chapter I</i> <i>Liability in case of Death of, or Personal Injury to, Passengers</i>	<i>Kapitel I</i> <i>Ansvar i fall då resande dödas eller skadas</i>
<i>Article 26</i> <i>Fondement de la responsabilité</i>	<i>Article 26</i> <i>Basis of liability</i>	<i>Artikel 26</i> <i>Förutsättningar för ansvar</i>
§ 1 Le transporteur est responsable du dommage résultant de la mort, des blessures ou de toute autre atteinte à l'intégrité physique ou psychique du voyageur causé par un accident en relation avec l'exploitation ferroviaire survenu pendant que le voyageur séjourne dans les véhicules ferroviaires, qu'il y entre ou qu'il en sort quelle que soit l'infrastructure ferroviaire utilisée.	§ 1 The carrier shall be liable for the loss or damage resulting from the death of, personal injuries to, or any other physical or mental harm to, a passenger, caused by an accident arising out of the operation of the railway and happening while the passenger is in, entering or alighting from railway vehicles whatever the railway infrastructure used.	§ 1 Transportören ska vara ansvarig för skada som uppkommer till följd av att resande dödas eller tillfogas personskada eller annan fysisk eller psykisk skada genom en olyckshändelse som har samband med järnvägsdriften och som inträffar medan den resande uppehåller sig i ett järnvägsfordon eller stiger på eller av ett sådant fordon, oavsett vilken järnvägsinfrastruktur som använts.
§ 2 Le transporteur est	§ 2 The carrier shall be	§ 2 Transportören ska vara

déchargé de cette responsabilité:	relieved of this liability	fri från detta ansvar
a) si l'accident a été causé par des circonstances extérieures à l'exploitation ferroviaire que le transporteur, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier;	a) if the accident has been caused by circumstances not connected with the operation of the railway and which the carrier, in spite of having taken the care required in the particular circumstances of the case, could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent;	a) om olyckshändelsen har orsakats av omständigheter som inte kan hänföras till själva järnvägsdriften och som transportören inte hade kunnat undgå eller förebygga följderna av, även om transportören hade iakttagit den omsorg som omständigheterna påkallade,
b) dans la mesure où l'accident est dû à une faute du voyageur;	b) to the extent that the accident is due to the fault of the passenger;	b) i den utsträckning som olyckshändelsen beror på fel eller försummelse av den resande,
c) si l'accident est dû au comportement d'un tiers que le transporteur, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences duquel il ne pouvait pas obvier; une autre entreprise utilisant la même infrastructure ferroviaire n'est pas considérée comme un tiers; le droit de recours n'est pas affecté.	c) if the accident is due to the behaviour of a third party which the carrier, in spite of having taken the care required in the particular circumstances of the case, could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent; another undertaking using the same railway infrastructure shall not be considered as a third party; the right of recourse shall not be affected.	c) om olyckshändelsen beror på ett sådant beteende av tredje man som transportören inte hade kunnat undgå eller förebygga följderna av, även om transportören hade iakttagit den omsorg som omständigheterna påkallade. Ett annat företag som använder samma järnvägsinfrastruktur ska inte anses som tredje man. Rätten till återkrav mot tredje man ska inte påverkas.
§ 3 Si l'accident est dû au comportement d'un tiers et si, en dépit de cela, le transporteur n'est pas entièrement déchargé de sa responsabilité conformément au § 2, lettre c), il répond pour le tout dans les limites des présentes Règles uniformes et sans préjudice de son recours éventuel contre le tiers.	§ 3 If the accident is due to the behaviour of a third party and if, in spite of that, the carrier is not entirely relieved of his liability in accordance with § 2, letter c), he shall be liable in full up to the limits laid down in these Uniform Rules but without prejudice to any right of recourse which the carrier may have against the third party.	§ 3 Om olyckshändelsen beror på ett beteende från tredje man och om transportören trots detta inte helt befrias från ansvar enligt § 2 c, ska transportören svara för hela skadan inom de gränser som anges i dessa enhetliga rättsregler men utan inskränkning av den rätt till återkrav som transportören kan ha mot tredje man.
§ 4 Les présentes Règles uniformes n'affectent pas la responsabilité qui peut	§ 4 These Uniform Rules shall not affect any liability which may be incurred by	§ 4 Dessa enhetliga rättsregler ska inte inverka på det ansvar som kan åvila

incomber au transporteur pour les cas non prévus au § 1.

the carrier in cases not provided for in § 1.

transportören i andra fall än de som avses i § 1.

§ 5 Lorsqu'un transport faisant l'objet d'un contrat de transport unique est effectué par des transporteurs subséquents, est responsable, en cas de mort et de blessures de voyageurs, le transporteur à qui incombait, selon le contrat de transport, la prestation de service de transport au cours de laquelle l'accident s'est produit. Lorsque cette prestation n'a pas été réalisée par le transporteur, mais par un transporteur substitué, les deux transporteurs sont responsables solidairement, conformément aux présentes Règles uniformes.

§ 5 If carriage governed by a single contract of carriage is performed by successive carriers, the carrier bound pursuant to the contract of carriage to provide the service of carriage in the course of which the accident happened shall be liable in case of death of, and personal injuries to, passengers. When this service has not been provided by the carrier, but by a substitute carrier, the two carriers shall be jointly and severally liable in accordance with these Uniform Rules.

§ 5 Om en transport som omfattas av ett enda transportavtal utförs av efterföljande transportörer ska den transportör som det enligt transportavtalet åligger att utföra transporten på den del där olyckshändelsen inträffade vara ansvarig om en resande dödas eller skadas. Om denna transport inte har utförts av transportören utan av en faktisk transportör ska bägge transportörerna vara solidariskt ansvariga i enlighet med dessa enhetliga rättsregler.

Article 27

Dommages-intérêts en cas de mort

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

- a) les frais nécessaires consécutifs au décès, notamment ceux du transport du corps et des obsèques;
- b) si la mort n'est pas survenue immédiatement, les dommages-intérêts prévus à l'article 28.

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

Article 27

Damages in case of death

§ 1 In case of death of the passenger the damages shall comprise:

- a) any necessary costs following the death, in particular those of transport of the body and the funeral expenses;
- b) if death does not occur at once, the damages provided for in Article 28.

§ 2 If, through the death of the passenger, persons whom he had, or would have had, a legal duty to maintain are deprived of their support, such persons shall also be compensated for that loss. Rights of action for damages of persons whom the passenger was maintaining without being legally bound to do so, shall be governed by

Artikel 27

Ersättning vid dödsfall

§ 1 Om en resande dödas ska ersättningen omfatta

- a) de nödvändiga kostnader som föranleds av dödsfallet, särskilt kostnaderna för transport av liket och begravningskostnaderna,
- b) om döden inte har inträffat omedelbart, de ersättningsposter som anges i artikel 28.

§ 2 Om den resandes död medför att en person, mot vilken den avlidne var eller i framtiden skulle ha blivit underhållsskyldig enligt lag, förlorar sitt underhåll ska ersättning också lämnas för denna förlust. I fråga om ersättningskrav från en person som den avlidne åtagit sig att underhålla utan att vara förpliktad till det enligt lag ska nationell

la loi reste soumise au droit national.

national law.

rätt tillämpas.

Article 28
Dommages-intérêts en cas de blessures

Article 28
Damages in case of personal injury

Artikel 28
Ersättning vid personskada

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

In case of personal injury or any other physical or mental harm to the passenger the damages shall comprise:

Om en resande tillfogas personskada eller annan fysisk eller psykisk skada ska ersättningen täcka

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

- a) any necessary costs, in particular those of treatment and of transport;
- b) compensation for financial loss, due to total or partial incapacity to work, or to increased needs.

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

Article 29
Réparation d'autres préjudices corporels

Article 29
Compensation for other bodily harm

Artikel 29
Ersättning vid annan personskada

Le droit national détermine si, et dans quelle mesure, le transporteur doit verser des dommages-intérêts pour des préjudices corporels autres que ceux prévus aux articles 27 et 28.

National law shall determine whether and to what extent the carrier must pay damages for bodily harm other than that for which there is provision in Articles 27 and 28.

Om och i vilken mån transportören är skyldig att betala ersättning för andra personskador än sådana som avses i artiklarna 27 och 28 ska avgöras enligt nationell rätt.

Article 30
Forme et montant des dommages-intérêts en cas de mort et de blessures

Article 30
Form and amount of damages in case of death and personal injury

Artikel 30
Ersättningens form och storlek vid dödsfall eller personskada

§ 1 Les dommages-intérêts prévus à l'article 27, § 2 et à l'article 28, lettre b) doivent être alloués sous forme de capital. Toutefois, si le droit national permet l'allocation d'une rente, ils sont alloués sous cette forme lorsque le voyageur lésé ou les ayants droit visés à l'article 27, § 2, le demandent.

§ 1 The damages under Article 27 § 2 and Article 28, letter b) must be awarded in the form of a lump sum. However, if national law permits payment of an annuity, the damages shall be awarded in that form if so requested by the injured passenger or by the persons entitled referred to in Article 27 § 2.

§ 1 Den ersättning som avses i artikel 27 § 2 och artikel 28 b ska utges som engångsbelopp. Ersättningen ska dock utges som livränta om den nationella rätten tillåter det och den resande som har lidit skadan eller den ersättningsberättigade enligt artikel 27 § 2 begär det.

§ 2 Le montant des dommages-intérêts à allouer en vertu du § 1 est déterminé selon le droit national.

§ 2 The amount of damages to be awarded pursuant to § 1 shall be determined in accordance with national

§ 2 Storleken på den ersättning som ska utges enligt § 1 ska bestämmas enligt nationell rätt. Vid tillämp-

Toutefois, pour l'application des présentes Règles uniformes, il est fixé une limite maximale de 175 000 unités de compte en capital ou en rente annuelle correspondant à ce capital, pour chaque voyageur, dans le cas où le droit national prévoit une limite maximale d'un montant inférieur.

Article 31

Autres moyens de transport

§ 1 Sous réserve du § 2, les dispositions relatives à la responsabilité en cas de mort et de blessures de voyageurs ne s'appliquent pas aux dommages survenus pendant le transport qui, conformément au contrat de transport, n'était pas un transport ferroviaire.

§ 2 Toutefois, lorsque les véhicules ferroviaires sont transportés par ferry-boat, les dispositions relatives à la responsabilité en cas de mort et de blessures de voyageurs s'appliquent aux dommages visés à l'article 26, § 1 et à l'article 33, § 1, causés par un accident en relation avec l'exploitation ferroviaire survenu pendant que le voyageur séjourne dans ledit véhicule, qu'il y entre ou qu'il en sorte.

§ 3 Lorsque, par suite de circonstances exceptionnelles, l'exploitation ferroviaire est provisoirement interrompue et que les voyageurs sont transportés par un autre moyen de transport, le transporteur est responsable en vertu des présentes Règles uniformes.

law. However, for the purposes of these Uniform Rules, the upper limit per passenger shall be set at 175,000 units of account as a lump sum or as an annual annuity corresponding to that sum, where national law provides for an upper limit of less than that amount.

Article 31

Other modes of transport

§ 1 Subject to § 2, the provisions relating to the liability of the carrier in case of death of, or personal injury to, passengers shall not apply to loss or damage arising in the course of carriage which, in accordance with the contract of carriage, was not carriage by rail.

§ 2 However, where railway vehicles are carried by ferry, the provisions relating to liability in case of death of, or personal injury to, passengers shall apply to loss or damage referred to in Article 26 § 1 and Article 33 § 1, caused by an accident arising out of the operation of the railway and happening while the passenger is in, entering or alighting from the said vehicles.

§ 3 When, because of exceptional circumstances, the operation of the railway is temporarily suspended and the passengers are carried by another mode of transport, the carrier shall be liable pursuant to these Uniform Rules.

ningen av dessa enhetliga rättsregler ska dock ett engångsbelopp, eller livränta motsvarande detta belopp, fastställas till högst 175 000 beräkningsenheter per resande, om det i den nationella rätten föreskrivs ett lägre maximibelopp.

Artikel 31

Andra transportmedel

§ 1 Utom i de fall som avses i § 2 ska bestämmelserna om transportörens ansvar i fall då resande dödas eller skadas inte vara tillämpliga på skada som uppkommit under den del av transporten som enligt transportavtalet inte utgjorde järnvägstransport.

§ 2 Om ett järnvägsfordon transporteras med färja ska dock bestämmelserna i fall då resande dödas eller skadas vara tillämpliga på skada som avses i artikel 26 § 1 och artikel 33 § 1, som orsakas av en olycks-händelse som har samband med järnvägsdriften och som inträffar medan den resande uppehåller sig i järnvägsfordonet eller stiger på eller av detta fordon.

§ 3 Om järnvägsdriften till följd av exceptionella omständigheter är tillfälligt avbruten och de resande transporteras med ett annat transportmedel, ska transportören vara ansvarig enligt dessa enhetliga rättsregler.

§ 1 Le transporteur est responsable envers le voyageur du dommage résultant du fait qu'en raison de la suppression, du retard ou du manquement d'une correspondance, le voyage ne peut se poursuivre le même jour, ou que sa poursuite n'est pas raisonnablement exigible le même jour à cause des circonstances données. Les dommages-intérêts comprennent les frais raisonnables d'hébergement ainsi que les frais raisonnables occasionnés par l'avertissement des personnes attendant le voyageur.

§ 2 Le transporteur est déchargé de cette responsabilité, lorsque la suppression, le retard ou le manquement d'une correspondance sont imputables à l'une des causes suivantes:

- a) des circonstances extérieures à l'exploitation ferroviaire que le transporteur, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier,
- b) une faute du voyageur ou
- c) le comportement d'un tiers que le transporteur, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pou-

§ 1 The carrier shall be liable to the passenger for loss or damage resulting from the fact that, by reason of cancellation, the late running of a train or a missed connection, his journey cannot be continued the same day, or that a continuation of the journey the same day could not reasonably be required because of given circumstances. The damages shall comprise the reasonable costs of accommodation as well as the reasonable costs occasioned by having to notify persons expecting the passenger.

§ 2 The carrier shall be relieved of this liability, when the cancellation, late running or missed connection is attributable to one of the following causes:

- a) circumstances not connected with the operation of the railway which the carrier, in spite of having taken the care required in the particular circumstances of the case, could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent,
- b) fault on the part of the passenger or
- c) the behaviour of a third party which the carrier, in spite of having taken the care required in the particular circumstances of the case, could not

§ 1 Transportören ska vara ansvarig gentemot den resande för skada som uppkommer på grund av att tåginställelse, tågförsejning eller utebliven tåganslutning medför att resan inte kan fortsättas samma dag eller att en fortsatt resa samma dag på grund av omständigheterna inte rimligen kan begäras. Ersättningen ska täcka rimliga kostnader för kost och logi liksom också rimliga kostnader som orsakas av behovet att underrätta personer som väntar på den resande.

§ 2 Transportören ska vara fri från detta ansvar när inställelsen, försejningen eller den uteblivna anslutningen kan hänföras till följande orsaker:

- a) Omständigheter som inte är förbundna med järnvägsdriften och som transportören inte hade kunnat undgå eller förebygga följderna av, även om transportören hade iakttagit den omsorg som omständigheterna påkallade.
- b) Fel eller försummelse av den resande.
- c) Tredje mans beteende som transportören inte hade kunnat undgå eller förebygga följderna av, även om transportören hade

vait pas éviter et aux conséquences duquel il ne pouvait pas obvier; une autre entreprise utilisant la même infrastructure ferroviaire n'est pas considérée comme un tiers; le droit de recours n'est pas affecté.

avoid and the consequences of which he was unable to prevent; another undertaking using the same railway infrastructure shall not be considered as a third party; the right of recourse shall not be affected.

iakttagit den omsorg som omständigheterna påkallade. Ett annat företag som använder samma infrastruktur ska inte anses som tredje man. Rätten till återkrav mot tredje man ska inte påverkas.

§ 3 Le droit national détermine, si et dans quelle mesure, le transporteur doit verser des dommages-intérêts pour des préjudices autres que ceux prévus au § 1. Cette disposition ne porte pas atteinte à l'article 44.

§ 3 National law shall determine whether and to what extent the carrier must pay damages for harm other than that provided for in § 1. This provision shall be without prejudice to Article 44.

§ 3 Om och i vilken mån transportören är skyldig att betala ersättning för annan skada än sådan som avses i § 1 ska avgöras enligt nationell rätt. Denna bestämmelse ska inte påverka tillämpningen av artikel 44.

Chapitre III
Responsabilité pour les colis à main, les animaux, les bagages et les véhicules

Chapter III
Liability in respect of Hand Luggage, Animals, Registered Luggage and Vehicles

Kapitel III
Ansvar ifråga om handresgods, djur, inskrivet resgods och fordon

Section 1
Colis à main et animaux

Section 1
Hand luggage and animals

Avsnitt 1
Handresgods och djur

Article 33
Responsabilité

Article 33
Liability

Artikel 33
Ansvar

§ 1 En cas de mort et de blessures de voyageurs le transporteur est, en outre, responsable du dommage résultant de la perte totale ou partielle ou de l'avarie des objets que le voyageur avait, soit sur lui, soit avec lui comme colis à main; ceci vaut également pour les animaux que le voyageur avait pris avec lui. L'article 26 s'applique par analogie.

§ 1 In case of death of, or personal injury to, passengers the carrier shall also be liable for the loss or damage resulting from the total or partial loss of, or damage to, articles which the passenger had on him or with him as hand luggage; this shall apply also to animals which the passenger had brought with him. Article 26 shall apply mutatis mutandis.

§ 1 Om en resande dödas eller skadas ska transportören dessutom vara ansvarig för skada som uppkommer till följd av fullständig eller partiell förlust av eller skada på ett föremål som den resande hade på sig eller medförde som handresgods. Detta ska också gälla för djur som den resande tagit med sig. Artikel 26 ska också tillämpas här.

§ 2 Par ailleurs, le transporteur n'est responsable du dommage résultant de la perte totale ou partielle ou de l'avarie des objets, des colis à main ou des animaux dont la surveillance incombe au voyageur conformément à l'article 15

§ 2 In other respects, the carrier shall not be liable for the total or partial loss of, or damage to, articles, hand luggage or animals the supervision of which is the responsibility of the passenger in accordance with Article 15, unless this loss or

§ 2 I övrigt ska transportören inte vara ansvarig för skada som uppkommer till följd av fullständig eller partiell förlust av eller skada på föremål, handresgods eller djur som det enligt artikel 15 åligger den resande att hålla uppsikt

que si ce dommage est causé par une faute du transporteur. Les autres articles du Titre IV, à l'exception de l'article 51, et le Titre VI ne sont pas applicables dans ce cas.

*Article 34
Limitation des
dommagesintérêts en cas
de perte ou d'avarie
d'objets*

Lorsque le transporteur est responsable en vertu de l'article 33, § 1, il doit réparer le dommage jusqu'à concurrence de 1 400 unités de compte pour chaque voyageur.

*Article 35
Exonération de
responsabilité*

Le transporteur n'est pas responsable, à l'égard du voyageur, du dommage résultant du fait que le voyageur ne se conforme pas aux prescriptions des douanes ou d'autres autorités administratives.

*Section 2
Bagages*

*Article 36
Fondement de la
responsabilité*

§ 1 Le transporteur est responsable du dommage résultant de la perte totale ou partielle et de l'avarie des bagages survenues à partir de la prise en charge par le transporteur jusqu'à la livraison ainsi que du retard à la livraison.

§ 2 Le transporteur est déchargé de cette responsabilité dans la mesure où la

damage is caused by the fault of the carrier. The other Articles of Title IV, with exception of Article 51, and Title VI shall not apply in this case.

*Article 34
Limit of damages in case of
loss of or damage to
articles*

When the carrier is liable under Article 33 § 1, he must pay compensation up to a limit of 1,400 units of account per passenger.

*Article 35
Exclusion of liability*

The carrier shall not be liable to the passenger for loss or damage arising from the fact that the passenger does not conform to the formalities required by customs or other administrative authorities.

*Section 2
Registered luggage*

*Article 36
Basis of liability*

§ 1 The carrier shall be liable for loss or damage resulting from the total or partial loss of, or damage to, registered luggage between the time of taking over by the carrier and the time of delivery as well as from delay in delivery.

§ 2 The carrier shall be relieved of this liability to the extent that the loss,

över, om inte förlusten eller skadan orsakats genom transportörens fel eller försummelse. De övriga artiklarna i avdelning IV, utom artikel 51, och avdelning VI ska inte vara tillämpliga i detta fall.

*Artikel 34
Begränsning av
ersättningen vid förlust av
föremål eller sakskada*

Om transportören är ansvarig enligt 33 § 1 ska transportören ersätta den uppkomna skadan upp till ett belopp om 1 400 beräkningsenheter per resande.

*Artikel 35
Ansvarsbefrielse*

Transportören ska vara fri från ansvar gentemot den resande för skada som uppstår som en följd av att den resande inte följer de föreskrifter som meddelas av tullmyndigheter eller andra förvaltningsmyndigheter.

*Avsnitt 2
Inskrivet resgodis*

*Artikel 36
Förutsättningar för ansvar*

§ 1 Transportören ska vara ansvarig för skada som uppkommer till följd av att det inskrivna resgodset går helt eller delvis förlorat eller skadas under tiden från det att resgodset tas emot för transport till dess att det lämnas ut samt för dröjsmål med utlämningen.

§ 2 Transportören ska vara fri från detta ansvar om förlusten, skadan eller dröjs-

perte, l'avarie ou le retard à la livraison a eu pour cause une faute du voyageur, un ordre de celui-ci ne résultant pas d'une faute du transporteur, un vice propre des bagages ou des circonstances que le transporteur ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier.

damage or delay in delivery was caused by a fault of the passenger, by an order given by the passenger other than as a result of the fault of the carrier, by an inherent defect in the registered luggage or by circumstances which the carrier could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent.

målet med utlämningen beror på fel eller försummelse av den resande, på en anvisning som den resande har lämnat och som inte har föränletts av fel eller försummelse från transportörens sida, på fel i själva resgodset eller på omständigheter som transportören inte hade kunnat undgå eller förebygga följderna av.

§ 3 Le transporteur est déchargé de cette responsabilité dans la mesure où la perte ou l'avarie résulte des risques particuliers inhérents à un ou plusieurs des faits ci-après:

- a) absence ou défectuosité de l'emballage;
- b) nature spéciale des bagages;
- c) expédition comme bagages d'objets exclus du transport.

§ 3 The carrier shall be relieved of this liability to the extent that the loss or damage arises from the special risks inherent in one or more of the following circumstances:

- a) the absence or inadequacy of packing,
- b) the special nature of the luggage,
- c) the consignment as luggage of articles not acceptable for carriage.

§ 3 Transportören ska vara fri från detta ansvar om förlusten eller skadan härrör från en sådan särskild risk som är förbunden med ett eller flera av följande förhållanden:

- a) Avsaknad av förpackning eller bristfällig förpackning.
- b) Resgodsets särskilda beskaffenhet.
- c) Inlämning av föremål som inte transporteras som inskrivet resgods.

Article 37
Charge de la preuve

§ 1 La preuve que la perte, l'avarie ou le retard à la livraison, a eu pour cause un des faits prévus à l'article 36, § 2, incombe au transporteur.

§ 2 Lorsque le transporteur établit que la perte ou l'avarie a pu résulter, étant donné les circonstances de fait, d'un ou de plusieurs des risques particuliers prévus à l'article 36, § 3, il y a présomption qu'elle en résulte. L'ayant droit conserve toutefois le droit de prouver que le dommage n'a pas eu pour cause, totalement ou partiellement, l'un de ces risques.

Article 37
Burden of proof

§ 1 The burden of proving that the loss, damage or delay in delivery was due to one of the causes specified in Article 36 § 2 shall lie on the carrier.

§ 2 When the carrier establishes that, having regard to the circumstances of a particular case, the loss or damage could have arisen from one or more of the special risks referred to in Article 36 § 3, it shall be presumed that it did so arise. The person entitled shall, however, have the right to prove that the loss or damage was not attributable either wholly or in part to one of those risks.

Artikel 37
Bevisskyldighet

§ 1 Det är transportörens sak att visa att förlusten, skadan eller dröjsmålet har orsakats av ett sådant förhållande som anges i artikel 36 § 2.

§ 2 Om transportören visar att förlusten eller skadan med hänsyn till de föreliggande omständigheterna kan vara en följd av en eller flera av de särskilda risker som anges i artikel 36 § 3, ska det antas att så är fallet. Den som har rätt till ersättning får dock visa att förlusten eller skadan inte alls eller inte uteslutande är en följd av en sådan risk.

Article 38
Transporteurs subséquents

Lorsqu'un transport faisant l'objet d'un contrat de transport unique est effectué par plusieurs transporteurs subséquents, chaque transporteur, prenant en charge les bagages avec le bulletin de bagages ou le véhicule avec le bulletin de transport, participe, quant à l'acheminement des bagages ou au transport des véhicules, au contrat de transport conformément aux stipulations du bulletin de bagages ou du bulletin de transport et assume les obligations qui en découlent. Dans ce cas, chaque transporteur répond de l'exécution du transport sur le parcours total jusqu'à la livraison.

Article 39
Transporteur substitué

§ 1 Lorsque le transporteur a confié, en tout ou en partie, l'exécution du transport à un transporteur substitué, que ce soit ou non dans l'exercice d'une faculté qui lui est reconnue dans le contrat de transport, le transporteur n'en demeure pas moins responsable de la totalité du transport.

§ 2 Toutes les dispositions des présentes Règles uniformes régissant la responsabilité du transporteur s'appliquent également à la responsabilité du transporteur substitué pour le transport effectué par ses soins. Les articles 48 et 52 s'appliquent lorsqu'une action est intentée contre les agents et toutes autres personnes au service desquelles le transporteur substitué recourt pour l'exécution du

Article 38
Successive carriers

If carriage governed by a single contract is performed by several successive carriers, each carrier, by the very act of taking over the luggage with the luggage registration voucher or the vehicle with the carriage voucher, shall become a party to the contract of carriage in respect of the forwarding of luggage or the carriage of vehicles, in accordance with the terms of the luggage registration voucher or of the carriage voucher and shall assume the obligations arising therefrom. In such a case each carrier shall be responsible for the carriage over the entire route up to delivery.

Article 39
Substitute carrier

§ 1 Where the carrier has entrusted the performance of the carriage, in whole or in part, to a substitute carrier, whether or not in pursuance of a right under the contract of carriage to do so, the carrier shall nevertheless remain liable in respect of the entire carriage.

§ 2 All the provisions of these Uniform Rules governing the liability of the carrier shall apply also to the liability of the substitute carrier for the carriage performed by him. Articles 48 and 52 shall apply if an action is brought against the servants or any other persons whose services the substitute carrier makes use of for the performance of the carriage.

Artikel 38
Efterföljande transportörer

När en transport som omfattas av ett enda transportavtal utförs av flera efterföljande transportörer blir varje transportör i och med mottagandet av resgodset med resgodsbeviset eller fordonet med transportdokumentet part i avtalet, såvitt avser transport av resgodset eller fordonet, i enlighet med villkoren i resgodsbeviset eller transportdokumentet och tar på sig de skyldigheter som följer av detta. I ett sådant fall ska varje transportör vara ansvarig för transporten hela vägen intill utlämningen.

Artikel 39
Faktisk transportör

§ 1 När en transportör helt eller delvis har anförtrott transporten till en faktisk transportör, oavsett om detta sker i enlighet med en möjlighet som medges i transportavtalet eller ej, ska transportören vara ansvarig för hela transporten.

§ 2 Alla bestämmelser i dessa enhetliga rättsregler som rör transportörens ansvar ska även tillämpas på den faktiska transportörens ansvar för den transport denne utför. Artiklarna 48 och 52 ska tillämpas när talan förs mot de anställda eller andra personer vilkas tjänster den faktiska transportören anlitar för att utföra transporten.

transport.

§ 3 Toute convention particulière par laquelle le transporteur assume des obligations qui ne lui incombent pas en vertu des présentes Règles uniformes, ou renonce à des droits qui lui sont conférés par ces Règles uniformes, est sans effet à l'égard du transporteur substitué qui ne l'a pas acceptée expressément et par écrit. Que le transporteur substitué ait ou non accepté cette convention, le transporteur reste néanmoins lié par les obligations ou les renonciations qui résultent de ladite convention particulière.

§ 4 Lorsque et pour autant que le transporteur et le transporteur substitué sont responsables, leur responsabilité est solidaire.

§ 5 Le montant total de l'indemnité dû par le transporteur, le transporteur substitué ainsi que leurs agents et les autres personnes au service desquelles ils recourent pour l'exécution du transport, n'excède pas les limites prévues aux présentes Règles uniformes.

§ 6 Le présent article ne porte pas atteinte aux droits de recours pouvant exister entre le transporteur et le transporteur substitué.

Article 40
Présomption de perte

§ 1 L'ayant droit peut, sans avoir à fournir d'autres preuves, considérer un colis comme perdu quand il n'a pas été livré ou tenu à sa disposition dans les quatorze jours qui suivent la demande de livraison

§ 3 Any special agreement under which the carrier assumes obligations not imposed by these Uniform Rules or waives rights conferred by these Uniform Rules shall be of no effect in respect of the substitute carrier who has not accepted it expressly and in writing. Whether or not the substitute carrier has accepted it, the carrier shall nevertheless remain bound by the obligations or waivers resulting from such special agreement.

§ 4 Where and to the extent that both the carrier and the substitute carrier are liable, their liability shall be joint and several.

§ 5 The aggregate amount of compensation payable by the carrier, the substitute carrier and their servants and other persons whose services they make use of for the performance of the carriage shall not exceed the limits provided for in these Uniform Rules.

§ 6 This Article shall not prejudice rights of recourse which may exist between the carrier and the substitute carrier.

Article 40
Presumption of loss

§ 1 The person entitled may, without being required to furnish further proof, consider an item of luggage as lost when it has not been delivered or placed at his disposal within fourteen days after a

§ 3 Särskilda överenskommelser genom vilka transportören åtar sig förpliktelser som inte krävs enligt dessa enhetliga rättsregler eller avstår från rättigheter som följer av dessa enhetliga rättsregler ska inte gälla gentemot en faktisk transportör som inte uttryckligen och skriftligen har godtagit dem. Oavsett om den faktiska transportören har godtagit en överenskommelse eller ej ska transportören vara bunden av de skyldigheter eller avståenden som följer av den.

§ 4 När och i den mån både transportören och den faktiska transportören är ansvariga ska ansvaret vara solidariskt.

§ 5 Det sammanlagda ersättningsbelopp som ska betalas av transportören eller den faktiska transportören samt deras anställda eller andra personer vilkas tjänster de anlitar för att utföra transporten, ska inte överskrida de gränser som anges i dessa enhetliga rättsregler.

§ 6 Denna artikel ska inte påverka den rätt till återkrav som kan föreligga mellan transportören och den faktiska transportören.

Artikel 40
Antagande att resgods har gått förlorat

§ 1 Utan att behöva lägga fram ytterligare bevisning får den som har rätt till godset anse att ett resgodskolli gått förlorat om det inte har lämnats ut eller hållits tillgängligt för honom inom 14 dagar från

présentée conformément à l'article 22, § 3.

§ 2 Si un colis réputé perdu est retrouvé au cours de l'année qui suit la demande de livraison, le transporteur doit aviser l'ayant droit, lorsque son adresse est connue ou peut être découverte.

§ 3 Dans les trente jours qui suivent la réception de l'avis visé au § 2, l'ayant droit peut exiger que le colis lui soit livré. Dans ce cas, il doit payer les frais afférents au transport du colis depuis le lieu d'expédition jusqu'à celui où a lieu la livraison et restituer l'indemnité reçue, déduction faite, le cas échéant, des frais qui auraient été compris dans cette indemnité. Néanmoins, il conserve ses droits à indemnité pour retard à la livraison prévus à l'article 43.

§ 4 Si le colis retrouvé n'a pas été réclamé dans le délai prévu au § 3 ou si le colis est retrouvé plus d'un an après la demande de livraison, le transporteur en dispose conformément aux lois et prescriptions en vigueur au lieu où se trouve le colis.

*Article 41
Indemnité en cas de perte*

§ 1 En cas de perte totale ou partielle des bagages, le transporteur doit payer, à l'exclusion de tous autres dommages-intérêts:

- a) si le montant du dommage est prouvé, une indemnité égale à

request for delivery has been made in accordance with Article 22 § 3.

§ 2 If an item of luggage deemed to have been lost is recovered within one year after the request for delivery, the carrier must notify the person entitled if his address is known or can be ascertained.

§ 3 Within thirty days after receipt of a notification referred to in § 2, the person entitled may require the item of luggage to be delivered to him. In that case he must pay the charges in respect of carriage of the item from the place of consignment to the place where delivery is effected and refund the compensation received less, where appropriate, any costs included therein. Nevertheless he shall retain his rights to claim compensation for delay in delivery provided for in Article 43.

§ 4 If the item of luggage recovered has not been claimed within the period stated in § 3 or if it is recovered more than one year after the request for delivery, the carrier shall dispose of it in accordance with the laws and prescriptions in force at the place where the item of luggage is situated.

*Article 41
Compensation for loss*

§ 1 In case of total or partial loss of registered luggage, the carrier must pay, to the exclusion of all other damages:

- a) if the amount of the loss or damage suffered is proved, com-

det att det begärdes utlämnat enligt artikel 22 § 3.

§ 2 Om ett resgodskolli som har ansetts förlorat kommer till rätta inom ett år från det att det begärdes utlämnat ska transportören underrätta den som har rätt till godset, om hans adress är känd eller kan utrönas.

§ 3 Inom 30 dagar från det att den som har rätt till godset har fått den underrättelse som avses i § 2 får han begära att kollit lämnas ut till honom. I ett sådant fall är han skyldig att betala kostnaderna för kollits transport från inlämningsplatsen till den plats där utlämningen sker och att betala tillbaka den ersättning som han har fått, i förekommande fall med avdrag för de kostnader som kan ha räknats in i ersättningen. Han ska dock behålla rätten till ersättning för dröjsmål med utlämningen enligt artikel 43.

§ 4 Om utlämning av ett kolli som kommit till rätta inte begärs inom den tid som anges i § 3 eller om ett kolli kommer till rätta senare än ett år efter det att utlämning begärdes, får transportören förfoga över kollit enligt de bestämmelser som gäller på den plats där det finns.

*Artikel 41
Ersättning vid förlust*

§ 1 När inskrivet resgodsk gått helt eller delvis förlorat ska transportören inte vara skyldig att betala någon annan ersättning än

- a) om skadans storlek är visad, en ersättning som motsvarar ska-

ce montant sans qu'elle excède toutefois 80 unités de compte par kilogramme manquant de masse brute ou 1 200 unités de compte par colis;

- b) si le montant du dommage n'est pas prouvé, une indemnité forfaitaire de 20 unités de compte par kilogramme manquant de masse brute ou de 300 unités de compte par colis.

Le mode d'indemnisation, par kilogramme manquant ou par colis, est déterminé dans les Conditions générales de transport.

§ 2 Le transporteur doit restituer, en outre, le prix pour le transport des bagages et les autres sommes déboursées en relation avec le transport du colis perdu ainsi que les droits de douane et les droits d'accise déjà acquittés.

Article 42
Indemnité en cas d'avarie

§ 1 En cas d'avarie des bagages, le transporteur doit payer, à l'exclusion de tous autres dommages-intérêts, une indemnité équivalente à la dépréciation des bagages.

§ 2 L'indemnité n'excède pas:

- a) si la totalité des bagages est dépréciée par l'avarie, le montant qu'elle aurait atteint en cas de perte totale;
- b) si une partie seulement des bagages est dépréciée par l'avarie, le montant qu'elle aurait atteint en cas de

pensation equal to that amount but not exceeding 80 units of account per kilogram of gross mass short or 1 200 units of account per item of luggage;

- b) if the amount of the loss or damage suffered is not established, liquidated damages of 20 units of account per kilogram of gross mass short or 300 units of account per item of luggage.

The method of compensation, by kilogram missing or by item of luggage, shall be determined by the General Conditions of Carriage.

§ 2 The carrier must in addition refund the charge for the carriage of luggage and the other sums paid in relation to the carriage of the lost item as well as the customs duties and excise duties already paid.

Article 42
Compensation for damage

§ 1 In case of damage to registered luggage, the carrier must pay compensation equivalent to the loss in value of the luggage, to the exclusion of all other damages.

§ 2 The compensation shall not exceed:

- a) if all the luggage has lost value through damage, the amount which would have been payable in case of total loss;
- b) if only part of the luggage has lost value through damage, the amount which would have been payable

dan, dock högst 80 beräkningsenheter per kilogram av förlusten i bruttovikt eller 1 200 beräkningsenheter per kolli,

- b) om skadans storlek inte är visad, en ersättning med sammanlagt 20 beräkningsenheter per kilogram av förlusten i bruttovikt eller 300 beräkningsenheter per kolli.

I de allmänna transportvillkoren ska bestämmas om ersättningen ska beräknas per kilogram av vikt-förlusten eller per kolli.

§ 2 Transportören ska vidare betala tillbaka avgiften för resgodstransport och övriga utlägg i samband med transport av det kolli som gått förlorat liksom även redan erlagda tullavgifter och punktskatter.

Artikel 42
Ersättning vid skada

§ 1 När inskrivet resgods har skadats ska transportören betala ersättning motsvarande minskningen av resgodsets värde, men inget ytterligare skadestånd.

§ 2 Ersättningen ska inte överstiga följande belopp:

- a) Om allt resgodset har minskat i värde till följd av skadan, det belopp som skulle ha betalats om resgodset hade gått förlorat.
- b) Om endast en del av resgodset har minskat i värde till följd av skadan, det belopp som skulle ha betalats

perte de la partie dé-
préciée.

had that part been
lost.

om denna del hade
gått förlorad.

Article 43
Indemnité en cas de retard
à la livraison

Article 43
Compensation for delay in
delivery

Artikel 43
Ersättning vid dröjsmål
med utlämning

§ 1 En cas de retard à la livraison des bagages, le transporteur doit payer, par période indivisible de vingt-quatre heures à compter de la demande de livraison, mais avec un maximum de quatorze jours:

§ 1 In case of delay in delivery of registered luggage, the carrier must pay in respect of each whole period of twenty-four hours after delivery has been requested, but subject to a maximum of fourteen days:

§ 1 Vid dröjsmål med utlämningen av inskrivet resgodis ska transportören för varje påbörjad 24-timmarsperiod räknat från den tidpunkt då resgodiset begärdes utlämnat, dock högst för 14 dagar, betala ersättning enligt följande:

a) si l'ayant droit prouve qu'un dommage, y compris une avarie, en est résulté, une indemnité égale au montant du dommage jusqu'à un maximum de 0,80 unité de compte par kilogramme de masse brute des bagages ou de 14 unités de compte par colis, livrés en retard;

a) if the person entitled proves that loss or damage has been suffered thereby, compensation equal to the amount of the loss or damage, up to a maximum of 0.80 units of account per kilogram of gross mass of the luggage or 14 units of account per item of luggage, delivered late;

a) Om den som har rätt till godset visar att skada, varmed förstås även skada på själva resgodiset, har uppkommit genom dröjsmålet, betalas en ersättning som motsvarar skadan upp till högst 0,80 beräkningsenheter per kilogram av bruttovikten av det för sent utlämnade resgodiset, eller 14 beräkningsenheter för varje kolli.

b) si l'ayant droit ne prouve pas qu'un dommage en est résulté, une indemnité forfaitaire de 0,14 unité de compte par kilogramme de masse brute des bagages ou de 2,80 unités de compte par colis, livrés en retard.

b) if the person entitled does not prove that loss or damage has been suffered thereby, liquidated damages of 0.14 units of account per kilogram of gross mass of the luggage or 2.80 units of account per item of luggage, delivered late,

b) Om den som har rätt till godset inte visar att skada har uppkommit genom dröjsmålet, betalas en ersättning på sammanlagt 0,14 beräkningsenheter per kilogram av bruttovikten av det för sent utlämnade resgodiset, eller 2,80 beräkningsenheter för varje kolli.

Le mode d'indemnisation, par kilogramme ou par colis, est déterminé dans les Conditions générales de transport.

The methods of compensation, by kilogram missing or by item of luggage, shall be determined by the General Conditions of Carriage.

I de allmänna transportvillkoren ska det fastställas om ersättningen ska beräknas per kilogram eller per kolli.

§ 2 En cas de perte totale des bagages, l'indemnité prévue au § 1 ne se cumule pas avec celle prévue à l'article 41.

§ 2 In case of total loss of luggage, the compensation provided for in § 1 shall not be payable in addition to that provided for in Article 41.

§ 2 Om resgodiset har gått helt förlorat ska ersättning enligt § 1 inte betalas utöver ersättningen enligt artikel 41.

§ 3 En cas de perte partielle des bagages, l'indemnité prévue au § 1 est payée pour la partie non perdue.

§ 3 In case of partial loss of luggage, the compensation provided for in § 1 shall be payable in respect of that part of the luggage which has not been lost.

§ 3 Om en del av resgodset har gått förlorad ska ersättning enligt § 1 endast betalas för den del som inte gått förlorad.

§ 4 En cas d'avarie des bagages ne résultant pas du retard à la livraison, l'indemnité prévue au § 1 se cumule, s'il y a lieu, avec celle prévue à l'article 42.

§ 4 In case of damage to luggage not resulting from delay in delivery the compensation provided for in § 1 shall, where appropriate, be payable in addition to that provided for in Article 42.

§ 4 Om skadan på resgodset inte har orsakats av dröjsmålet med utlämningen kan ersättning enligt § 1 i förekommande fall betalas utöver ersättningen enligt artikel 42.

§ 5 En aucun cas, le cumul de l'indemnité prévue au § 1 avec celles prévues aux articles 41 et 42 ne donne lieu au paiement d'une indemnité excédant celle qui serait due en cas de perte totale des bagages.

§ 5 In no case shall the total of compensation provided for in § 1 together with that payable under Articles 41 and 42 exceed the compensation which would be payable in case of total loss of the luggage.

§ 5 Den sammanlagda ersättningen enligt § 1 och artiklarna 41 och 42 ska inte i något fall överstiga den ersättning som skulle ha betalats om resgodset hade gått helt förlorat.

Section 3 *Véhicules*

Section 3 *Vehicles*

Avsnitt 3 *Fordon*

Article 44 *Indemnité en cas de retard*

Article 44 *Compensation for delay*

Artikel 44 *Ersättning vid försening*

§ 1 En cas de retard dans le chargement pour une cause imputable au transporteur ou de retard à la livraison d'un véhicule, le transporteur doit payer, lorsque l'ayant droit prouve qu'un dommage en est résulté, une indemnité dont le montant n'excède pas le prix du transport.

§ 1 In case of delay in loading for a reason attributable to the carrier or delay in delivery of a vehicle, the carrier must, if the person entitled proves that loss or damage has been suffered thereby, pay compensation not exceeding the amount of the carriage charge.

§ 1 Om lastningen av ett fordon blir försenad till följd av en omständighet som kan hänföras till transportören eller om utlämningen av fordonet blir fördröjd ska transportören, om den som har rätt till fordonet visar att det inträffade har medfört skada, ersätta skadan upp till det belopp som motsvarar transportavgiften.

§ 2 Si l'ayant droit renonce au contrat de transport, en cas de retard dans le chargement pour une cause imputable au transporteur, le prix du transport est remboursé à l'ayant droit. En outre, celui-ci peut réclamer, lorsqu'il prouve qu'un dommage est résulté de ce retard, une indemnité dont le montant n'excède

§ 2 If, in case of delay in loading for a reason attributable to the carrier, the person entitled elects not to proceed with the contract of carriage, the carriage charge shall be refunded to him. In addition the person entitled may, if he proves that loss or damage has been suffered as a result of the delay, claim compensation not exceeding the

§ 2 Om den som har rätt till fordonet häver transportavtalet på grund av att lastning inte sker i rätt tid till följd av en omständighet som kan hänföras till transportören, ska transportavgiften betalas tillbaka till honom. Om han visar att han lidit skada genom dröjsmålet får han dessutom kräva ersättning upp till det belopp som

pas le prix du transport.

carriage charge.

motsvarar transportavgiften.

Article 45
Indemnité en cas de perte

Article 45
Compensation for loss

Artikel 45
Ersättning vid förlust

En cas de perte totale ou partielle d'un véhicule, l'indemnité à payer à l'ayant droit pour le dommage prouvé est calculée d'après la valeur usuelle du véhicule. Elle n'excède pas 8 000 unités de compte. Une remorque avec ou sans chargement est considérée comme un véhicule indépendant.

In case of total or partial loss of a vehicle the compensation payable to the person entitled for the loss or damage proved shall be calculated on the basis of the usual value of the vehicle. It shall not exceed 8 000 units of account. A loaded or unloaded trailer shall be considered as a separate vehicle.

Om ett fordon går helt eller delvis förlorat ska ersättningen för visad skada till den som har rätt till fordonet beräknas efter fordonets bruksvärde. Den ska dock inte överstiga 8 000 beräkningsenheter. Ett släpfordon med eller utan last ska betraktas som ett särskilt fordon.

Article 46
Responsabilité en ce qui concerne d'autres objets

Article 46
Liability in respect of other articles

Artikel 46
Ansvar i fråga om andra föremål

§ 1 En ce qui concerne les objets laissés dans le véhicule ou se trouvant dans des coffres (p. ex. coffres à bagages ou à skis), solidement arrimés au véhicule, le transporteur n'est responsable que du dommage causé par sa faute. L'indemnité totale à payer n'excède pas 1 400 unités de compte.

§ 1 In respect of articles left inside the vehicle or situated in boxes (e.g. luggage or ski boxes) fixed to the vehicle, the carrier shall be liable only for loss or damage caused by his fault. The total compensation payable shall not exceed 1 400 units of account.

§ 1 I fråga om föremål som har lämnats i fordonet eller är placerade i bagageutrymmen (t.ex. bagage- eller skidboxar) som är fast monterade, ska transportören endast vara ansvarig för sådan skada som transportören har orsakat genom fel eller försummelse. Den sammanlagda ersättningen ska inte överstiga 1 400 beräkningsenheter.

§ 2 En ce qui concerne les objets arrimés à l'extérieur du véhicule y compris les coffres visés au § 1, le transporteur n'est responsable que s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission que le transporteur a commis, soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit témé- rairement et avec conscience qu'un tel dommage en résultera probablement.

§ 2 So far as concerns articles stowed on the outside of the vehicle, including the boxes referred to in § 1, the carrier shall be liable in respect of articles placed on the outside of the vehicle only if it is proved that the loss or damage results from an act or omission, which the carrier has committed either with intent to cause such a loss or damage or recklessly and with knowledge that such loss or damage would probably result.

§ 2 I fråga om föremål som har spänts fast på utsidan av fordonet inbegripet de bagageutrymmen som avses i § 1 ska transportören vara ansvarig för sådan skada endast om det visas att skadan orsakats genom handling eller underlåtenhet antingen i avsikt att vålla en sådan skada eller hänsynslöst och med insikt att en sådan skada sannolikt skulle upp- komma.

Article 47
Droit applicable

Sous réserve des dispositions de la présente Section, les dispositions de la Section 2 relatives à la responsabilité pour les bagages s'appliquent aux véhicules.

Chapitre IV
Dispositions communes

Article 48
Déchéance du droit d'invoquer les limites de responsabilité

Les limites de responsabilité prévues aux présentes Règles uniformes ainsi que les dispositions du droit national qui limitent les indemnités à un montant déterminé, ne s'appliquent pas, s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission que le transporteur a commis, soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résultera probablement.

Article 49
Conversion et intérêts

§ 1 Lorsque le calcul de l'indemnité implique la conversion des sommes exprimées en unités monétaires étrangères, celle-ci est faite d'après le cours aux jour et lieu du paiement de l'indemnité.

§ 2 L'ayant droit peut demander des intérêts de l'indemnité, calculés à raison de cinq pour cent l'an, à partir du jour de la réclamation prévue à l'article 55 ou, s'il n'y a pas eu de réclamation, du jour de la demande en justice.

Article 47
Applicable law

Subject to the provisions of this Section, the provisions of Section 2 relating to liability for luggage shall apply to vehicles.

Chapter IV
Common Provisions

Article 48
Loss of right to invoke the limits of liability

The limits of liability provided for in these Uniform Rules as well as the provisions of national law, which limit the compensation to a fixed amount, shall not apply if it is proved that the loss or damage results from an act or omission, which the carrier has committed either with intent to cause such loss or damage, or recklessly and with knowledge that such loss or damage would probably result.

Article 49
Conversion and interest

§ 1 Where the calculation of compensation requires the conversion of sums expressed in foreign currency, conversion shall be at the exchange rate applicable on the day and at the place of payment of the compensation.

§ 2 The person entitled may claim interest on compensation, calculated at five per cent per annum, from the day of the claim provided for in Article 55 or, if no such claim has been made, from the day on which legal proceedings were instituted.

Artikel 47
Tillämplig rätt

Om inte annat sägs i detta avsnitt, ska bestämmelserna i avsnitt 2 om ansvar för in-skrivet resgods vara tillämpliga på fordon.

Kapitel IV
Allmänna bestämmelser

Artikel 48
Förlust av rätt att åberopa begränsning av skadeståndsansvar

De begränsningar av skadeståndsansvaret som föreskrivs i dessa enhetliga rättsregler samt de bestämmelser i nationell rätt som begränsar ersättningen till ett fastställt belopp ska inte tillämpas om det visas att transportören orsakat skadan genom handling eller underlåtenhet antingen i avsikt att vålla en sådan skada eller hänsynslöst och med insikt att en sådan skada sannolikt skulle uppkomma.

Artikel 49
Omräkning och ränta

§ 1 När beräkningen av ersättning medför omräkning av belopp i utländsk valuta ska beräkningen göras enligt kursen den dag och på den plats där ersättningen betalas.

§ 2 Den som har rätt till ersättning får kräva ränta på ersättningsbeloppet med fem procent per år från och med den dag då krav framställdes enligt artikel 55 eller, om något krav inte framställdes, från och med den dag då talan väcks vid domstol.

§ 3 Toutefois, pour les indemnités dues en vertu des articles 27 et 28, les intérêts ne courent que du jour où les faits qui ont servi à la détermination du montant de l'indemnité se sont produits, si ce jour est postérieur à celui de la réclamation ou de la demande en justice.

§ 4 En ce qui concerne les bagages, les intérêts ne sont dus que si l'indemnité excède 16 unités de compte par bulletin de bagages.

§ 5 En ce qui concerne les bagages, si l'ayant droit ne remet pas au transporteur, dans un délai convenable qui lui est fixé, les pièces justificatives nécessaires pour la liquidation définitive de la réclamation, les intérêts ne courent pas entre l'expiration du délai fixé et la remise effective de ces pièces.

Article 50
Responsabilité en cas
d'accident nucléaire

Le transporteur est déchargé de la responsabilité qui lui incombe en vertu des présentes Règles uniformes lorsque le dommage a été causé par un accident nucléaire et qu'en application des lois et prescriptions d'un Etat réglant la responsabilité dans le domaine de l'énergie nucléaire, l'exploitant d'une installation nucléaire ou une autre personne qui lui est substituée est responsable de ce dommage.

§ 3 However, in the case of compensation payable pursuant to Articles 27 and 28, interest shall accrue only from the day on which the events relevant to the assessment of the amount of compensation occurred, if that day is later than that of the claim or the day when legal proceedings were instituted.

§ 4 In the case of luggage, interest shall only be payable if the compensation exceeds 16 units of account per luggage registration voucher.

§ 5 In the case of luggage, if the person entitled does not submit to the carrier, within a reasonable time allotted to him, the supporting documents required for the amount of the claim to be finally settled, no interest shall accrue between the expiry of the time allotted and the actual submission of such documents.

Article 50
Liability in case of nuclear
incidents

The carrier shall be relieved of liability pursuant to these Uniform Rules for loss or damage caused by a nuclear incident when the operator of a nuclear installation or another person who is substituted for him is liable for the loss or damage pursuant to the laws and prescriptions of a State governing liability in the field of nuclear energy.

§ 3 På ersättning enligt artiklarna 27 och 28 ska dock ränta betalas först från och med dagen för de omständigheter som lades till grund för beräkning av ersättningsbeloppet, om denna dag är senare än den dag då kravet framställdes eller talan väcktes.

§ 4 I fråga om inskrivet resgods ska ränta betalas endast om ersättningsbeloppet överstiger 16 beräkningsenheter per resgodsbevis.

§ 5 Om den som har rätt till ersättning för inskrivet resgods inte inom en skälig fastställd tidsfrist till transportören överlämnar de styrkande handlingar som krävs för att kunna slutföra behandlingen av hans krav, ska ränta inte betalas för tiden från det att tidsfristen går ut till dess att handlingarna överlämnas.

Artikel 50
Ansvar vid atomolycka

Transportören ska vara fri från det ansvar som föreskrivs i dessa enhetliga rättsregler, om skadan har orsakats av en atomolycka, och ägaren till atomanläggningen eller någon annan i dennes ställe är ansvarig för skadan enligt en stats lagar och bestämmelser om ansvar på atomenergiområdet.

Article 51

Personnes dont répond le transporteur

Le transporteur est responsable de ses agents et des autres personnes au service desquelles il recourt pour l'exécution du transport lorsque ces agents ou ces autres personnes agissent dans l'exercice de leurs fonctions. Les gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire sur laquelle est effectué le transport sont considérés comme des personnes au service desquelles le transporteur recourt pour l'exécution du transport.

Article 52

Autres actions

§ 1 Dans tous les cas où les présentes Règles uniformes s'appliquent, toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée contre le transporteur que dans les conditions et limitations de ces Règles uniformes.

§ 2 Il en est de même pour toute action exercée contre les agents et les autres personnes dont le transporteur répond en vertu de l'article 51.

Titre V

Responsabilité du voyageur

Article 53

Principes particuliers de responsabilité

Le voyageur est responsable envers le transporteur pour tout dommage:

a) résultant du non respect de ses obligations en vertu

1. des articles 10, 14 et

Article 51

Persons for whom the carrier is liable

The carrier shall be liable for his servants and other persons whose services he makes use of for the performance of the carriage, when these servants and other persons are acting within the scope of their functions. The managers of the railway infrastructure on which the carriage is performed shall be considered as persons whose services the carrier makes use of for the performance of the carriage.

Article 52

Other actions

§ 1 In all cases where these Uniform Rules shall apply, any action in respect of liability, on whatever grounds, may be brought against the carrier only subject to the conditions and limitations laid down in these Uniform Rules.

§ 2 The same shall apply to any action brought against the servants and other persons for whom the carrier is liable pursuant to Article 51.

Title V

Liability of the Passenger

Article 53

Special principles of liability

The passenger shall be liable to the carrier for any loss or damage

a) resulting from failure to fulfil his obligations pursuant to

1. Articles 10, 14 and

Artikel 51

Personer som transportören ansvarar för

Transportören ska vara ansvarig för sin personal och för andra personer vilkas tjänster han anlitar för utförandet av transporten när denna personal eller dessa andra personer handlar under fullgörande av sina uppgifter. Förvaltarna av den järnvägsinfrastruktur på vilken transporten utförs ska anses som personer som transportören anlitar för utförandet av transporten.

Artikel 52

Andra grunder för anspråk

§ 1 I de fall där dessa enhetliga rättsregler är tillämpliga får anspråk på ersättning, oavsett vilken grund som åberopas, göras gällande mot transportören endast under de förutsättningar och med de begränsningar som föreskrivs i dessa enhetliga rättsregler.

§ 2 Detsamma ska även gälla i fråga om anspråk mot personal och andra personer som transportören ansvarar för enligt artikel 51.

Avdelning V

Den resandes ansvar

Artikel 53

Särskilda principer för ansvar

Den resande ska vara ansvarig gentemot transportören för sådana skador

a) som uppstår till följd av att den resande underlåtit att fullgöra sina skyldigheter enligt

1. artiklarna 10, 14 och

- | | | |
|---|---|--|
| <p>20,
2. des dispositions particulières pour le transport des véhicules, contenues dans les Conditions générales de transport, ou</p> <p>3. du Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID), ou</p> <p>b) causé par les objets ou les animaux qu'il prend avec lui,</p> <p>à moins qu'il ne prouve que le dommage a été causé par des circonstances qu'il ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier, en dépit du fait qu'il a fait preuve de la diligence exigée d'un voyageur consciencieux. Cette disposition n'affecte pas la responsabilité qui peut incomber au transporteur en vertu des articles 26 et 33, § 1.</p> | <p>20,
2. the special provisions for the carriage of vehicles, contained in the General Conditions of Carriage, or</p> <p>3. the Regulation concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Rail (RID), or</p> <p>b) caused by articles and animals that he brings with him,</p> <p>unless he proves that the loss or damage was caused by circumstances that he could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent, despite the fact that he exercised the diligence required of a conscientious passenger. This provision shall not affect the liability of the carrier pursuant to Articles 26 and 33 § 1.</p> | <p>20,
2. de särskilda bestämmelserna för transport av fordon som ingår i de allmänna transportvillkoren, eller</p> <p>3. reglementet om internationell järnvägstransport av farligt gods (RID), eller</p> <p>b) som orsakats av föremål och djur som han för med sig.</p> <p>Den resande ska inte vara ansvarig gentemot transportören om han styrker att skadan orsakats av omständigheter som han inte hade kunnat undgå eller förebygga följderna av, även om han hade iakttagit den omsorg som krävs av en ansvarsmedveten resande. Denna bestämmelse ska inte påverka transportörens ansvar enligt artiklarna 26 och 33 § 1.</p> |
|---|---|--|

Title VI
Exercice des droits

Article 54
Constatation de perte partielle ou d'avarie

§ 1 Lorsqu'une perte partielle ou une avarie d'un objet transporté sous la garde du transporteur (bagages, véhicules) est découverte ou présumée par le transporteur ou que l'ayant droit en allègue l'existence, le transporteur doit dresser sans délai et, si possible, en présence de l'ayant droit, un procès-verbal constatant, suivant la nature du dommage, l'état de l'objet, et, autant que possible, l'importance du dommage, sa cause et le moment où il s'est produit.

Title VI
Assertion of Rights

Article 54
Ascertainment of partial loss or damage

§ 1 When partial loss of, or damage to, an article carried in the charge of the carrier (luggage, vehicles) is discovered or presumed by the carrier or alleged by the person entitled, the carrier must without delay, and if possible in the presence of the person entitled, draw up a report stating, according to the nature of the loss or damage, the condition of the article and, as far as possible, the extent of the loss or damage, its cause and the time of its occurrence.

Avdelning VI
Framställande av anspråk

Artikel 54
Fastställelse av att egendom har skadats eller delvis gått förlorad

§ 1 Om transportören upptäcker eller får anledning att anta att egendom (resgods, fordon) som transporteras genom transportörens försorg har skadats eller delvis gått förlorad, eller om den som har rätt till egendomen påstår att så är fallet, ska transportören genast och om möjligt i dennes närvaro upprätta en rapport som alltefter förlustens eller skadans art redovisar egendomens tillstånd och så noga som möjligt anger skadans omfattning, dess orsak och tidpunkten då den inträffade.

§ 2 Une copie du procès-verbal de constatation doit être remise gratuitement à l'ayant droit.

§ 3 Lorsque l'ayant droit n'accepte pas les constatations du procès-verbal, il peut demander que l'état des bagages ou du véhicule ainsi que la cause et le montant du dommage soient constatés par un expert nommé par les parties au contrat de transport ou par voie judiciaire. La procédure est soumise aux lois et prescriptions de l'Etat où la constatation a lieu.

Article 55
Réclamations

§ 1 Les réclamations relatives à la responsabilité du transporteur en cas de mort et de blessures de voyageurs doivent être adressées par écrit au transporteur contre qui l'action judiciaire peut être exercée. Dans le cas d'un transport faisant l'objet d'un contrat unique et effectué par des transporteurs subséquents, les réclamations peuvent également être adressées au premier ou au dernier transporteur ainsi qu'au transporteur ayant dans l'Etat de domicile ou de résidence habituelle du voyageur son siège principal ou la succursale ou l'établissement qui a conclu le contrat de transport.

§ 2 Les autres réclamations relatives au contrat de transport doivent être adressées par écrit au transporteur désigné à l'article 56, §§ 2 et 3.

§ 3 Les pièces que l'ayant droit juge utile de joindre à la

§ 2 A copy of the report must be supplied free of charge to the person entitled.

§ 3 Should the person entitled not accept the findings in the report, he may request that the condition of the luggage or vehicle and the cause and amount of the loss or damage be ascertained by an expert appointed either by the parties to the contract of carriage or by a court or tribunal. The procedure to be followed shall be governed by the laws and prescriptions of the State in which such ascertainment takes place.

Article 55
Claims

§ 1 Claims relating to the liability of the carrier in case of death of, or personal injury to, passengers must be addressed in writing to the carrier against whom an action may be brought. In the case of a carriage governed by a single contract and performed by successive carriers the claims may also be addressed to the first or the last carrier as well as to the carrier having his principal place of business or the branch or agency which concluded the contract of carriage in the State where the passenger is domiciled or habitually resident.

§ 2 Other claims relating to the contract of carriage must be addressed in writing to the carrier specified in Article 56 §§ 2 and 3.

§ 3 Documents which the person entitled thinks fit to

§ 2 En kopia av rapporten ska kostnadsfritt tillställas den som har rätt till egendomen.

§ 3 Om den som har rätt till egendomen inte godtar uppgifterna i rapporten, kan han begära att resgodsets eller fordonets tillstånd samt skadans orsak och omfattning ska fastställas av en sakkunnig som utses av avtalsparterna eller på rättslig väg. Förfarandet ska genomföras i enlighet med lagar och bestämmelser i den stat där utredningen äger rum.

Artikel 55
Ersättningsanspråk

§ 1 Ersättningsanspråk med anledning av transportörens ansvar i fall då resande dödas eller skadas ska framställas skriftligen till den transportör mot vilken talan kan väckas. Om en transport som omfattas av ett enda transportavtal genomförs av efterföljande transportörer, får anspråk även riktas mot den första eller sista transportören samt mot den transportör som har sitt huvudkontor eller den filial eller agentur som ingått transportavtalet i den stat där den resande har sitt hemvist eller är stadigvarande bosatt.

§ 2 Andra anspråk med anledning av ett transportavtal ska vara skriftliga och ställas till den transportör som anges i artikel 56 §§ 2 och 3.

§ 3 Handlingar som den som har rätt till ersättning

réclamation doivent être présentées soit en originaux, soit en copies, le cas échéant, dûment certifiées conformes si le transporteur le demande. Lors du règlement de la réclamation, le transporteur peut exiger la restitution du titre de transport, du bulletin de bagages et du bulletin de transport.

Article 56
Transporteurs qui peuvent être actionnés

§ 1 L'action judiciaire fondée sur la responsabilité du transporteur en cas de mort et de blessures de voyageurs ne peut être exercée que contre un transporteur responsable au sens de l'article 26, § 5.

§ 2 Sous réserve du § 4, les autres actions judiciaires des voyageurs fondées sur le contrat de transport peuvent être exercées uniquement contre le premier ou le dernier transporteur ou contre celui qui exécutait la partie du transport au cours de laquelle s'est produit le fait générateur de l'action.

§ 3 Lorsque, dans le cas de transports exécutés par des transporteurs subséquents, le transporteur devant livrer le bagage ou le véhicule est inscrit avec son consentement sur le bulletin de bagages ou sur le bulletin de transport, celui-ci peut être actionné conformément au § 2, même s'il n'a pas reçu le bagage ou le véhicule.

§ 4 L'action judiciaire en restitution d'une somme payée en vertu du contrat de transport peut être exercée contre le transporteur qui a perçu cette somme ou contre celui qui

submit with the claim shall be produced either in the original or as copies, where appropriate, the copies duly certified if the carrier so requires. On settlement of the claim, the carrier may require the surrender of the ticket, the luggage registration voucher and the carriage voucher.

Article 56
Carriers against whom an action may be brought

§ 1 An action based on the liability of the carrier in case of death of, or personal injury to, passengers may only be brought against the carrier who is liable pursuant to Article 26 § 5.

§ 2 Subject to § 4 other actions brought by passengers based on the contract of carriage may be brought only against the first carrier, the last carrier or the carrier having performed the part of carriage on which the event giving rise to the proceedings occurred.

§ 3 When, in the case of carriage performed by successive carriers, the carrier who must deliver the luggage or the vehicle is entered with his consent on the luggage registration voucher or the carriage voucher, an action may be brought against him in accordance with § 2 even if he has not received the luggage or the vehicle.

§ 4 An action for the recovery of a sum paid pursuant to the contract of carriage may be brought against the carrier who has collected that sum or against the carrier on whose

önskar foga till ersättningsanspråket ska inges i original eller i kopia, som om transportören så begär ska vara styrkt. Vid slutlig uppgörelse i fråga om ett anspråk får transportören kräva att biljetten, resgodsbeviset och transportdokumentet lämnas tillbaka.

Artikel 56
Transportörer mot vilka talan får föras

§ 1 Talan om ersättning i fall då resande dödas eller skadas får endast föras mot den transportör som är ansvarig enligt artikel 26 § 5.

§ 2 Om inte annat anges i § 4 får annan talan som grundas på transportavtalet endast föras mot den första eller sista transportören eller den transportör som utförde den del av transporten under vilken den omständighet inträffade som talan grundas på.

§ 3 I fråga om transport som utförs av efterföljande transportörer får talan föras enligt § 2 mot den transportör som ska lämna ut resgodset eller fordonet, om denne med sitt medgivande är inskriven i resgodsbeviset eller transportdokumentet, även om transportören varken har mottagit resgodset eller fordonet.

§ 4 Talan om återbetalning av ett belopp som har betalats i enlighet med transportavtalet får föras mot den transportör som har tagit emot detta belopp eller mot den transportör

profit duquel elle a été perçue.

§ 5 L'action judiciaire peut être exercée contre un transporteur autre que ceux visés aux §§ 2 et 4, lorsqu'elle est présentée comme demande reconventionnelle ou comme exception dans l'instance relative à une demande principale fondée sur le même contrat de transport.

§ 6 Dans la mesure où les présentes Règles uniformes s'appliquent au transporteur substitué, celui-ci peut également être actionné.

§ 7 Si le demandeur a le choix entre plusieurs transporteurs, son droit d'option s'éteint dès que l'action judiciaire est intentée contre l'un d'eux; cela vaut également si le demandeur a le choix entre un ou plusieurs transporteurs et un transporteur substitué.

Article 57
Forum

§ 1 Les actions judiciaires fondées sur les présentes Règles uniformes peuvent être intentées devant les juridictions des Etats membres désignées d'un commun accord par les parties ou devant la juridiction de l'Etat membre sur le territoire duquel le défendeur a son domicile ou sa résidence habituelle, son siège principal ou la succursale ou l'établissement qui a conclu le contrat de transport. D'autres juridictions ne peuvent être saisies.

§ 2 Lorsqu'une action fondée sur les présentes Règles uniformes est en instance devant une juri-

behalf it was collected.

§ 5 An action may be brought against a carrier other than those specified in §§ 2 and 4 when instituted by way of counterclaim or by way of exception in proceedings relating to a principal claim based on the same contract of carriage.

§ 6 To the extent that these Uniform Rules apply to the substitute carrier, an action may also be brought against him.

§ 7 If the plaintiff has a choice between several carriers, his right to choose shall be extinguished as soon as he brings an action against one of them; this shall also apply if the plaintiff has a choice between one or more carriers and a substitute carrier.

Article 57
Forum

§ 1 Actions based on these Uniform Rules may be brought before the courts or tribunals of Member States designated by agreement between the parties or before the courts or tribunals of the Member State on whose territory the defendant has his domicile or habitual residence, his principal place of business or the branch or agency which concluded the contract of carriage. Other courts or tribunals may not be seized.

§ 2 Where an action based on these Uniform Rules is pending before a court or tribunal competent pursuant

för vars räkning det har tagits emot.

§ 5 Som genkärsmål eller kvittningsinvändning får talan föras mot en annan transportör än den som avses i §§ 2 och 4, om talan grundas på samma transportavtal som huvudyrkandet i målet.

§ 6 I den mån dessa enhetliga rättsregler ska tillämpas på den faktiska transportören, får talan föras även mot denne.

§ 7 Om käranden har rätt att välja mellan flera transportörer, ska hans valrätt upphöra när talan väcks mot någon av dessa; detta ska också gälla om käranden har rätt att välja mellan en eller flera transportörer och en faktisk transportör.

Artikel 57
Behörig domstol

§ 1 Talan som grundas på dessa enhetliga rättsregler får föras vid domstolar i de medlemsstater som har utsetts av parterna genom överenskommelse eller vid domstol i den medlemsstat på vars territorium svaranden har sitt hemvist eller vanliga uppehållsort, sitt huvudkontor eller den filial eller agentur som har ingått transportavtalet. Talan får inte föras vid andra domstolar.

§ 2 När ett mål som grundas på dessa enhetliga rättsregler pågår vid en domstol som är behörig

diction compétente aux termes du § 1, ou lorsque dans un tel litige un jugement a été prononcé par une telle juridiction, il ne peut être intenté aucune nouvelle action pour la même cause entre les mêmes parties à moins que la décision de la juridiction devant laquelle la première action a été intentée ne soit pas susceptible d'être exécutée dans l'Etat où la nouvelle action est intentée.

Article 58
Extinction de l'action en
cas de mort et de blessures

§ 1 Toute action de l'ayant droit fondée sur la responsabilité du transporteur en cas de mort ou de blessures de voyageurs est éteinte s'il ne signale pas l'accident survenu au voyageur, dans les douze mois à compter de la connaissance du dommage, à l'un des transporteurs auxquels une réclamation peut être présentée selon l'article 55, § 1. Lorsque l'ayant droit signale verbalement l'accident au transporteur, celui-ci doit lui délivrer une attestation de cet avis verbal.

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

- a) dans le délai prévu au § 1, l'ayant droit a présenté une réclamation auprès de l'un des transporteurs désignés à l'article 55, § 1;
- b) dans le délai prévu au § 1, le transporteur responsable a eu connaissance, par une autre voie, de l'acci-

to § 1, or where in such litigation a judgment has been delivered by such a court or tribunal, no new action may be brought between the same parties on the same grounds unless the judgment of the court or tribunal before which the first action was brought is not enforceable in the State in which the new action is brought.

Article 58
Extinction of right of action
in case of death or personal
injury

§ 1 Any right of action by the person entitled based on the liability of the carrier in case of death of, or personal injury to, passengers shall be extinguished if notice of the accident to the passenger is not given by the person entitled, within twelve months of his becoming aware of the loss or damage, to one of the carriers to whom a claim may be addressed in accordance with Article 55 § 1. Where the person entitled gives oral notice of the accident to the carrier, the carrier shall furnish him with an acknowledgement of such oral notice.

§ 2 Nevertheless, the right of action shall not be extinguished if

- a) within the period provided for in § 1 the person entitled has addressed a claim to one of the carriers designated in Article 55 § 1;
- b) within the period provided for in § 1 the carrier who is liable has learned of the accident to the passen-

enligt § 1, eller när dom har meddelats i ett sådant mål vid en sådan domstol, får samma parter inte väcka talan på samma grund, annat än om avgörandet från den domstol där den första talan fördes inte kan verkställas i den stat där den nya talan väcks.

Artikel 58
Förlust av rätten att föra
talan med anledning av
dödsfall eller personskada

§ 1 Rätten till sådan talan som grundas på transportörens ansvar i fall då resande dödas eller skadas ska upphöra, om inte den som har rätt till ersättning, inom tolv månader från det att han fick kännedom om skadan lämnar meddelande om skadefallet till någon av de transportörer hos vilka ett anspråk kan framställas enligt artikel 55 § 1. Om den som har rätt till ersättning muntligen lämnar meddelande till transportören, ska denne ge honom ett intyg om det muntliga meddelandet.

§ 2 Talerätten ska dock inte upphöra om

- a) den som har rätt till ersättning har framställt ett anspråk hos någon av de transportörer som anges i artikel 55 § 1, inom den tid som anges i § 1,
- b) den ansvariga transportören på något annat sätt har fått kännedom om att en resande har skadats,

- | | | |
|--|---|--|
| <p>dent survenu au voyageur;</p> <p>c) l'accident n'a pas été signalé ou a été signalé tardivement, à la suite de circonstances qui ne sont pas imputables à l'ayant droit;</p> <p>d) l'ayant droit prouve que l'accident a eu pour cause une faute du transporteur.</p> | <p>ger in some other way;</p> <p>c) notice of the accident has not been given, or has been given late, as a result of circumstances not attributable to the person entitled;</p> <p>d) the person entitled proves that the accident was caused by fault on the part of the carrier.</p> | <p>inom den tid som anges i § 1,</p> <p>c) meddelande om skadefallet inte har lämnats eller inte har lämnats i tid till följd av omständigheter som inte kan läggas den till last som har rätt till ersättning,</p> <p>d) den som har rätt till ersättning visar att skadefallet har orsakats av fel eller försummelse från transportörens sida.</p> |
|--|---|--|

Article 59

Extinction de l'action née du transport des bagages

§ 1 L'acceptation des bagages par l'ayant droit éteint toute action contre le transporteur, née du contrat de transport, en cas de perte partielle, d'avarie ou de retard à la livraison.

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

- a) en cas de perte partielle ou d'avarie, si
1. la perte ou l'avarie a été constatée conformément à l'article 54 avant la réception des bagages par l'ayant droit;
 2. la constatation qui aurait dû être faite conformément à l'article 54 n'a été omise que par la faute du transporteur;
- b) en cas de dommage non apparent dont l'existence est constatée après l'acceptation des bagages par l'ayant droit, si celui-ci
1. demande la constata-

Article 59

Extinction of right of action arising from carriage of luggage

§ 1 Acceptance of the luggage by the person entitled shall extinguish all rights of action against the carrier arising from the contract of carriage in case of partial loss, damage or delay in delivery.

§ 2 Nevertheless, the right of action shall not be extinguished:

- a) in case of partial loss or damage, if
1. the loss or damage was ascertained in accordance with Article 54 before the acceptance of the luggage by the person entitled;
 2. the ascertainment which should have been carried out in accordance with Article 54 was omitted solely through the fault of the carrier;
- b) in case of loss or damage which is not apparent whose existence is ascertained after acceptance of the luggage by the person entitled, if he
1. asks for ascertainment

Artikel 59

Förlust av rätten att föra talan om transport av resgod

§ 1 När den som har rätt till resgodset har tagit emot detta, upphör rätten att föra talan till följd av transportavtalet mot transportören med anledning av att resgodset gått delvis förlorat, blivit skadat eller lämnats ut för sent.

§ 2 Talerätten ska dock inte upphöra

- a) vid delförlust eller skada, om
1. förlusten eller skadan har fastställts enligt artikel 54 innan den som har rätt till resgodset tog emot det,
 2. den fastställelse som borde ha gjorts enligt artikel 54 inte har gjorts, och detta beror enbart på fel eller försummelse från transportörens sida,
- b) vid skada som inte kan upptäckas utifrån och som fastställs först efter det att den som har rätt till resgodset tagit emot detta, om han
1. begär fastställelse en-

- | | | |
|---|---|--|
| tion conformément à l'article 54 immédiatement après la découverte du dommage et au plus tard dans les trois jours qui suivent la réception des bagages, et | in accordance with Article 54 immediately after discovery of the loss or damage and not later than three days after the acceptance of the luggage, and | ligt artikel 54 genast efter det att skadan upptäckts och senast tre dagar efter det att han tog emot resgodset och |
| 2. prouve, en outre, que le dommage s'est produit entre la prise en charge par le transporteur et la livraison; | 2. in addition, proves that the loss or damage occurred between the time of taking over by the carrier and the time of delivery; | 2. dessutom visar att skadan har uppkommit under tiden från det att resgodset togs emot av transportören till dess att det lämnades ut, |
| c) en cas de retard à la livraison, si l'ayant droit a, dans les vingt et un jours, fait valoir ses droits auprès de l'un des transporteurs désignés à l'article 56, § 3; | c) in case of delay in delivery, if the person entitled has, within twenty-one days, asserted his rights against one of the carriers specified in Article 56 § 3; | c) vid dröjsmål med utlämningen, om den som har rätt till godset inom 21 dagar har gjort sin rätt gällande hos någon av de transportörer som anges i artikel 56 § 3, |
| d) si l'ayant droit prouve que le dommage a pour cause une faute du transporteur. | d) if the person entitled proves that the loss or damage was caused by fault on the part of the carrier. | d) den som har rätt till godset visar att skadan har orsakats av fel eller försummelse från transportörens sida. |

Article 60
Prescription

§ 1 Les actions en dommages-intérêts fondées sur la responsabilité du transporteur en cas de mort et de blessures de voyageurs sont prescrites:

- a) pour le voyageur, par trois ans à compter du lendemain de l'accident;
- b) pour les autres ayants droit, par trois ans à compter du lendemain du décès du voyageur, sans que ce délai puisse toutefois dépasser cinq ans à compter du lendemain de l'accident.

§ 2 Les autres actions nées du contrat de transport sont prescrites par un an. Toutefois, la prescription est de deux ans s'il s'agit d'une

Article 60
Limitation of actions

§ 1 The period of limitation of actions for damages based on the liability of the carrier in case of death of, or personal injury to, passengers shall be:

- a) in the case of a passenger, three years from the day after the accident;
- b) in the case of other persons entitled, three years from the day after the death of the passenger, subject to a maximum of five years from the day after the accident.

§ 2 The period of limitation for other actions arising from the contract of carriage shall be one year. Nevertheless, the period of

Artikel 60
Preskription

§ 1 En skadeståndsfördran som grundas på transportörens ansvar i fall då resande dödas eller skadas ska preskriberas

- a) för den resande, efter tre år räknat från dagen efter den dag då den skadevållande händelsen inträffade,
- b) för andra som har rätt till ersättning, efter tre år räknat från dagen efter den resandes död, dock senast fem år räknat från dagen efter den dag då olyckan inträffade.

§ 2 Andra fordringar på grund av ett transportavtal ska preskriberas efter ett år. Preskriptionstiden ska dock vara två år i fråga om en

action en raison d'un dommage résultant d'un acte ou d'une omission commis soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résultera probablement.

limitation shall be two years in the case of an action for loss or damage resulting from an act or omission committed either with the intent to cause such loss or damage, or recklessly and with knowledge that such loss or damage would probably result.

fordran som framställs på grund av en skada som transportören orsakat genom handling eller underlåtenhet antingen i avsikt att vålla en sådan skada eller hänsynslöst och med insikt att en sådan skada sannolikt skulle uppkomma.

§ 3 La prescription prévue au § 2 court pour l'action:

- a) en indemnité pour perte totale: du quatorzième jour qui suit l'expiration du délai prévu à l'article 22, § 3;
- b) en indemnité pour perte partielle, avarie ou retard à la livraison: du jour où la livraison a eu lieu;
- c) dans tous les autres cas concernant le transport des voyageurs: du jour de l'expiration de la validité du titre de transport.

Le jour indiqué comme point de départ de la prescription n'est jamais compris dans le délai.

§ 4 En cas de réclamation écrite conformément à l'article 55 avec les pièces justificatives nécessaires, la prescription est suspendue jusqu'au jour où le transporteur rejette la réclamation par écrit et restitue les pièces qui y sont jointes. En cas d'acceptation partielle de la réclamation, la prescription reprend son cours pour la partie de la réclamation qui reste litigieuse. La preuve de la réception de la réclamation ou de la réponse et celle de la restitution des pièces sont à la charge de la partie qui invoque ce fait. Les réclamations ultérieures ayant le même objet ne suspendent

§ 3 The period of limitation provided for in § 2 shall run for actions:

- a) for compensation for total loss, from the fourteenth day after the expiry of the period of time provided for in Article 22 § 3;
- b) for compensation for partial loss, damage or delay in delivery, from the day when delivery took place;
- c) in all other cases involving the carriage of passengers, from the day of expiry of validity of the ticket.

The day indicated for the commencement of the period of limitation shall not be included in the period.

§ 4 When a claim is addressed to a carrier in writing in accordance with Article 55 together with the necessary supporting documents, the period of limitation shall be suspended until the day that the carrier rejects the claim by notification in writing and returns the documents submitted with it. If part of the claim is admitted, the period of limitation shall run again in respect of that part of the claim still in dispute. The burden of proof of receipt of the claim or of the reply and of the return of the documents shall lie on the party who

§ 3 Den preskriptionstid som anges i § 2 ska räknas ifråga om

- a) fordran på ersättning för totalförlust: från fjortonde dagen efter utgången av den tid som anges i artikel 22 § 3;
- b) fordran på ersättning för delförlust, skada eller dröjsmål med utlämningen: från dagen för utlämningen;
- c) fordran som i något annat avseende rör transport av resande: från den dag då biljettens giltighetstid gick ut.

I preskriptionstiden inräknas inte den dag som anges som begynnelse dag.

§ 4 Om ett ersättningsanspråk framställs skriftligen enligt artikel 55 tillsammans med nödvändig dokumentation ska det göras uppehåll i preskriptionstiden till den dag då transportören skriftligen avslår ersättningsanspråket och återställer handlingarna. Medges ersättningsanspråket delvis, ska preskriptionstiden åter börja löpa för den del av ersättningsanspråket som fortfarande är tvistig. Skyldigheten att bevisa att ersättningsanspråk eller svar på dessa har tagits emot eller att handlingarna har lämnats tillbaka ska åvila den

pas la prescription.

relies on those facts. The period of limitation shall not be suspended by further claims having the same object.

part som påstår att så har skett. Ett förnyat ersättningsanspråk som avser samma sak ska inte medföra uppehåll i preskriptionstiden.

§ 5 L'action prescrite ne peut plus être exercée, même sous forme d'une demande reconventionnelle ou d'une exception.

§ 5 A right of action which has become time-barred may not be exercised further, even by way of counter-claim or by way of exception.

§ 5 En preskriberad fordran får inte göras gällande ens genom genkärsmål eller yrkande om kvittning.

§ 6 Par ailleurs, la suspension et l'interruption de la prescription sont réglées par le droit national.

§ 6 Otherwise, the suspension and interruption of periods of limitation shall be governed by national law.

§ 6 I övrigt ska förlängning av preskriptionstiden och preskriptionsavbrott regleras enligt nationell rätt.

Titre VII
Rapports des transporteurs entre eux

Title VII
Relations between Carriers

Avdelning VII
Transportörernas inbördes förhållanden

Article 61
Partage du prix de transport

Article 61
Apportionment of the carriage charge

Artikel 61
Avräkning i fråga om transportavgiften

§ 1 Tout transporteur doit payer aux transporteurs intéressés la part qui leur revient sur un prix de transport qu'il a encaissé ou qu'il aurait dû encaisser. Les modalités de paiement sont fixées par convention entre les transporteurs.

§ 1 Any carrier who has collected or ought to have collected a carriage charge must pay to the carriers concerned their respective shares of such a charge. The methods of payment shall be fixed by agreement between the carriers.

§ 1 Varje transportör som har eller borde ha uppburit en transportavgift ska vara skyldig att till de berörda transportörerna betala de andelar som tillkommer dem. Betalningssättet ska bestämmas genom överenskomst mellan transportörerna.

§ 2 L'article 6, § 3, l'article 16, § 3 et l'article 25 s'appliquent également aux relations entre les transporteurs subséquents.

§ 2 Article 6 § 3, Article 16 § 3 and Article 25 shall also apply to the relations between successive carriers.

§ 2 Artikel 6 § 3, artikel 16 § 3 och artikel 25 ska även tillämpas på förhållandena mellan efterföljande transportörer.

Article 62
Droit de recours

Article 62
Right of recourse

Artikel 62
Rätt till återkrav

§ 1 Le transporteur qui a payé une indemnité en vertu des présentes Règles uniformes, a un droit de recours contre les transporteurs ayant participé au transport conformément aux dispositions suivantes:

§ 1 A carrier who has paid compensation pursuant to these Uniform Rules shall have a right of recourse against the carriers who have taken part in the carriage in accordance with the following provisions:

§ 1 Om en transportör har betalat ersättning enligt dessa enhetliga rättsregler, ska den gentemot de transportörer som har deltagit i transporten ha rätt till återkrav enligt följande bestämmelser:

a) le transporteur qui a causé le dommage en

a) the carrier who has caused the loss or

a) Den transportör som orsakat skadan ska

- est seul responsable;
- b) lorsque le dommage a été causé par plusieurs transporteurs, chacun d'eux répond du dommage qu'il a causé; si la distinction est impossible, l'indemnité est répartie entre eux conformément à la lettre c);
- c) s'il ne peut être prouvé lequel des transporteurs a causé le dommage, l'indemnité est répartie entre tous les transporteurs ayant participé au transport, à l'exception de ceux qui prouvent que le dommage n'a pas été causé par eux; la répartition est faite proportionnellement à la part du prix de transport qui revient à chacun des transporteurs.
- damage shall be solely liable for it;
- b) when the loss or damage has been caused by several carriers, each shall be liable for the loss or damage he has caused; if such distinction is impossible, the compensation shall be apportioned between them in accordance with letter c);
- c) if it cannot be proved which of the carriers has caused the loss or damage, the compensation shall be apportioned between all the carriers who have taken part in the carriage, except those who prove that the loss or damage was not caused by them; such apportionment shall be in proportion to their respective shares of the carriage charge.
- vara ensam ansvarig för den.
- b) Om skadan har orsakats av flera transportörer, ska var och en av dem svara för den del av skadan som den har orsakat. Om en sådan uppdelning inte är möjlig, ska ersättningsskyldigheten fördelas mellan dem enligt c.
- c) Om det inte kan visas vilken av transportörerna som har orsakat skadan, ska ersättningsskyldigheten fördelas mellan alla transportörer som har deltagit i transporten, med undantag av dem som visar att skadan inte har orsakats av dem. Fördelningen ska ske i förhållande till deras respektive andelar av transportavgiften.

§ 2 Dans le cas d'insolvabilité de l'un de ces transporteurs, la part lui incombant et non payée par lui est répartie entre tous les autres transporteurs ayant participé au transport, proportionnellement à la part du prix de transport qui revient à chacun d'eux.

Article 63
Procédure de recours

§ 1 Le bien-fondé du paiement effectué par le transporteur exerçant un recours en vertu de l'article 62 ne peut être contesté par le transporteur contre lequel le recours est exercé, lorsque l'indemnité a été fixée judiciairement et que ce dernier transporteur, dûment assigné, a été mis à même d'intervenir au procès. Le

§ 2 In the case of insolvency of any one of these carriers, the unpaid share due from him shall be apportioned among all the other carriers who have taken part in the carriage, in proportion to their respective shares of the carriage charge.

Article 63
Procedure for recourse

§ 1 The validity of the payment made by the carrier exercising a right of recourse pursuant to Article 62 may not be disputed by the carrier against whom the right to recourse is exercised, when compensation has been determined by a court or tribunal and when the latter carrier, duly served with notice of the

§ 2 Om någon av transportörerna är på obestånd, ska den obetalda delen av den transportörens andel fördelas mellan de övriga transportörer som har deltagit i transporten i förhållande till deras respektive andelar av transportavgiften.

Artikel 63
Förfarandet i mål om återkrav

§ 1 En transportör mot vilken återkrav riktas enligt artikel 62 får inte bestrida det befogade i en betalning som den återkravsökande transportören har gjort, om ersättningsbeloppet har fastställts av domstol och den transportör mot vilken återkravet riktas har blivit vederbörligen underrättad om stämningssökan och

juge, saisi de l'action principale, fixe les délais impartis pour la signification de l'assignation et pour l'intervention.

proceedings, has been afforded an opportunity to intervene in the proceedings. The court or tribunal seized of the principal action shall determine what time shall be allowed for such notification of the proceedings and for intervention in the proceedings.

beretts tillfälle att inträda som intervenient i målet. Domstolen i huvudmålet ska fastställa de frister inom vilka underrättelsen och ansökan om intervention ska göras.

§ 2 Le transporteur qui exerce son recours doit former sa demande dans une seule et même instance contre tous les transporteurs avec lesquels il n'a pas transigé, sous peine de perdre son recours contre ceux qu'il n'aurait pas assignés.

§ 2 A carrier exercising his right of recourse must present his claim in one and the same proceedings against all the carriers with whom he has not reached a settlement, failing which he shall lose his right of recourse in the case of those against whom he has not taken proceedings.

§ 2 Den transportör som utövar sin rätt till återkrav ska i en och samma rättegång framföra sina anspråk mot samtliga transportörer med vilka den inte gjort upp i godo. I annat fall ska transportören förlora rätten till återkrav mot de transportörer som inte har stämts in.

§ 3 Le juge doit statuer par un seul et même jugement sur tous les recours dont il est saisi.

§ 3 The court or tribunal shall give its decision in one and the same judgment on all recourse claims brought before it.

§ 3 Domstolen ska meddela en enda dom i fråga om alla återkrav som den handlägger.

§ 4 Le transporteur qui désire faire valoir son droit de recours peut saisir les juridictions de l'Etat sur le territoire duquel un des transporteurs participant au transport a son siège principal ou la succursale ou l'établissement qui a conclu le contrat de transport.

§ 4 The carrier wishing to enforce his right of recourse may bring his action in the courts or tribunals of the State on the territory of which one of the carriers participating in the carriage has his principal place of business, or the branch or agency which concluded the contract of carriage.

§ 4 Den transportör som önskar göra sin rätt till återkrav gällande får föra talan vid domstolarna i den stat på vars territorium någon av de transportörer som deltagit i transporten har sitt huvudkontor eller den filial eller agentur som ingått transportavtalet.

§ 5 Lorsque l'action doit être intentée contre plusieurs transporteurs, le transporteur qui exerce le droit de recours peut choisir entre les juridictions compétentes selon le § 4, celle devant laquelle il introduira son recours.

§ 5 When the action must be brought against several carriers, the plaintiff carrier shall be entitled to choose the court or tribunal in which he will bring the proceedings from among those having competence pursuant to § 4.

§ 5 Om käromålet avser flera transportörer, får den transportör som utövar rätten till återkrav välja mellan de domstolar som är behöriga enligt § 4.

§ 6 Des recours ne peuvent pas être introduits dans l'instance relative à la demande en indemnité exercée par l'ayant droit au contrat de transport.

§ 6 Recourse proceedings may not be joined with proceedings for compensation taken by the person entitled under the contract of carriage.

§ 6 Talan om återkrav får inte tas upp i en rättegång där någon yrkar skadestånd på grund av sin rätt enligt transportavtalet.

Article 64
Accords au sujet des
recours

Les transporteurs sont
libres de convenir entre eux
de dispositions dérogeant
aux articles 61 et 62.

Article 64
Agreements concerning
recourse

The carriers may conclude
agreements which derogate
from Articles 61 and 62.

Artikel 64
Överenskommelser i fråga
om återkrav

Transportörerna ska vara
fria att sinsemellan komma
överens om bestämmelser
som avviker från artiklar-
na 61 och 62.

Prop. 2017/18:62
Bilaga 1
(CIV)

**Règles uniformes concernant le contrat de transport international
ferroviaire des marchandises (CIM, appendice B à la Convention)**

**Uniform Rules Concerning the Contract of International Carriage of
Goods by Rail (CIM, appendix B to the Convention)**

**Enhetliga rättsregler för avtal om internationell transport av gods på
järnväg (CIM, bihang B till fördraget)**

<i>Titre premier Généralités</i>	<i>Title I General Provisions</i>	<i>Avdelning 1 Allmänna bestämmelser</i>
<ul style="list-style-type: none">• Article premier Champ d'application• Article 2 Prescriptions de droit public• Article 3 Définitions• Article 4 Dérogations• Article 5 Droit contraignant	<ul style="list-style-type: none">• Article 1 Scope• Article 2 Prescriptions of public law• Article 3 Definitions• Article 4 Derogations• Article 5 Mandatory law	<ul style="list-style-type: none">• Artikel 1 Tillämpningsområde• Artikel 2 Offentligrättsliga bestämmelser• Artikel 3 Definitioner• Artikel 4 Avvikelser• Artikel 5 Tvingande rätt
<i>Titre II Conclusion et exécution du contrat de transport</i>	<i>Title II Conclusion and Performance of the Contract of Carriage</i>	<i>Avdelning II Ingående och fullgörande av transportavtalet</i>
<ul style="list-style-type: none">• Article 6 Contrat de transport• Article 7 Teneur de la lettre de voiture• Article 8 Responsabilité pour les inscriptions portées sur la lettre de voiture• Article 9 Marchandises dangereuses• Article 10 Paiement des frais• Article 11 Vérification• Article 12 Force probante de la lettre de voiture	<ul style="list-style-type: none">• Article 6 Contract of carriage• Article 7 Wording of the consignment note• Article 8 Responsibility for particulars entered on the consignment note• Article 9 Dangerous goods• Article 10 Payment of costs• Article 11 Examination• Article 12 Evidential value of the consignment note	<ul style="list-style-type: none">• Artikel 6 Transportavtal• Artikel 7 Fraktsedelns innehåll• Artikel 8 Ansvar för uppgifterna i fraktsedel• Artikel 9 Farligt gods• Artikel 10 Betalning av kostnader• Artikel 11 Undersökning• Artikel 12 Fraktsedelns bevisvärde

- | | | |
|---|---|---|
| • Article 13
Chargement et dé-
chargement de la
marchandis | • Article 13
Loading and unloading
of the goods | • Artikel 13
Lastning och lossning
av godset |
| • Article 14
Emballage | • Article 14
Packing | • Artikel 14
Förpackning |
| • Article 15
Accomplissement des
formalités
administratives | • Article 15
Completion of
administrative
formalities | • Artikel 15
• Fullgörande av
förvaltnings-
myndigheters
föreskrifter |
| • Article 16
Délais de livraison | • Article 16
Transit periods | • Artikel 16
Leveransfrister |
| • Article 17
Livraison | • Article 17
Delivery | • Artikel 17
Utlämnning av gods |
| • Article 18
Droit de disposer de la
marchandise | • Article 18
Right to dispose of the
goods | • Artikel 18
Rätt att förfoga över
godset |
| • Article 19
Exercice du droit de
disposition | • Article 19
Exercise of the right to
dispose of the goods | • Artikel 19
Utövande av
förfoganderätten |
| • Article 20
Empêchements au
transport | • Article 20
Circumstances
preventing carriage | • Artikel 20
Transporthinder |
| • Article 21
Empêchements à la
livraison | • Article 21
Circumstances
preventing delivery | • Artikel 21
Utlämningshinder |
| • Article 22
Conséquences des
empêchements au
transport et à la
livraison | • Article 22
Consequences of
circumstances
preventing carriage and
delivery | • Artikel 22
Följder av
transporthinder och
utlämningshinder |

Titre III
Responsabilité

- Article 23
Fondement de la
responsabilité
- Article 24
Responsabilité en cas de
transport de véhicules
ferroviaires en tant que
marchandise
- Article 25
Charge de la preuve
- Article 26
Transporteurs
subséquents
- Article 27
Transporteur substitué

Title III
Liability

- Article 23
Basis of liability
- Article 24
Liability in case of
carriage of railway
vehicles as goods
- Article 25
Burden of proof
- Article 26
Successive carriers
- Article 27
Substitute carrier

Avdelning III
Ansvar

- Artikel 23
Förutsättningar för
ansvar
- Artikel 24
Ansvar vid transport av
järnvägsfordon som
goods
- Artikel 25
Bevisskyldighet
- Artikel 26
Efterföljande
transportörer
- Artikel 27
Faktisk transportör

Prop. 2017/18:62
Bilaga 1
(CIM)

- | | | |
|--|--|--|
| • Article 28
Présomption de
dommage en cas de
réexpédition | • Article 28
Presumption of loss or
damage in case of
reconsignment | • Artikel 28
Antagande om skada
vid nyinlämning |
| • Article 29
Présomption de perte de
la marchandise | • Article 29
Presumption of loss of
the goods | • Artikel 29
Antagande att gods har
gått förlorat |
| • Article 30
Indemnité en cas de
perte | • Article 30
Compensation for loss | • Artikel 30
Ersättning vid förlust |
| • Article 31
Responsabilité en cas de
déchet de route | • Article 31
Liability for wastage in
transit | • Artikel 31
Ansvar för vikt förlust
vid transport |
| • Article 32
Indemnité en cas
d'avarie | • Article 32
Compensation for
damage | • Artikel 32
Ersättning vid skada |
| • Article 33
Indemnité en cas de
dépassement du délai de
livraison | • Article 33
Compensation for
exceeding the transit
period | • Artikel 33
Ersättning när
leveransfristen
överskrids |
| • Article 34
Dédommagement en
cas de déclaration de
valeur | • Article 34
Compensation in case
of declaration of value | • Artikel 34
Ersättning när det finns
en värdedeklaration |
| • Article 35
Dédommagement en
cas de déclaration
d'intérêt à la livraison | • Article 35
Compensation in case
of interest in delivery | • Artikel 35
Ersättning vid leverans-
intresse |
| • Article 36
Déchéance du droit
d'invoquer les limites de
responsabilité | • Article 36
Loss of right to invoke
the limits of liability | • Artikel 36
Förlust av rätt att
åberopa begränsning av
skadeståndsansvar |
| • Article 37
Conversion et intérêts | • Article 37
Conversion and interest | • Artikel 37
Omräkning och ränta |
| • Article 38
Responsabilité en trafic
fer-mer | • Article 38
Liability in respect of
rail-sea traffic | • Artikel 38
Ansvar vid järnvägs och
sjötrafik |
| • Article 39
Responsabilité en cas
d'accident nucléaire | • Article 39
Liability in case of
nuclear incidents | • Artikel 39
Ansvar vid atomolycka |
| • Article 40
Personnes dont répond
le transporteur | • Article 40
Persons for whom the
carrier is liable | • Artikel 40
Personer som
transportören ansvarar
för |
| • Article 41
Autres actions | • Article 41
Other actions | • Artikel 41
Andra grunder för
anspråk |

Titre IV
Exercice des droits

- Article 42
Procès-verbal de constatation
- Article 43
Réclamations
- Article 44
Personnes qui peuvent actionner le transporteur
- Article 45
Transporteurs qui peuvent être actionnés
- Article 46
For
- Article 47
Extinction de l'action
- Article 48
Prescription

Titre V
Rapports des transporteurs entre eux

- Article 49
Décompte
- Article 50
Droit de recours
- Article 51
Procédure de recours
- Article 52
Conventions au sujet des recours

Title IV
Assertion of Rights

- Article 42
Ascertainment of partial loss or damage
- Article 43
Claims
- Article 44
Persons who may bring an action against the carrier
- Article 45
Carriers against whom an action may be brought
- Article 46
Forum
- Article 47
Extinction of right of action
- Article 48
Limitation of actions

Title V
Relations between Carriers

- Article 49
Settlement of accounts
- Article 50
Right of recourse
- Article 51
Procedure for recourse
- Article 52
Agreements concerning recourse

Avdelning IV
Framställande av anspråk

- Artikel 42
Rapport om fastställelse av skada
- Artikel 43
Ersättningsanspråk
- Artikel 44
Behörighet att föra talan mot en transportör
- Artikel 45
Transportörer mot vilka talan får föras
- Artikel 46
Behörig domstol
- Artikel 47
Förlust av rätten att föra talan
- Artikel 48
Preskription

Avdelning V
Transportörernas inbördes förhållanden

- Artikel 49
Avräkning
- Artikel 50
Rätt till återkrav
- Artikel 51
Förfarandet i mål om återkrav
- Artikel 52
Överenskommelser i fråga om återkrav

§ 1 Les présentes Règles uniformes s'appliquent à tout contrat de transport ferroviaire de marchandises à titre onéreux, lorsque le lieu de la prise en charge de la marchandise et le lieu prévu pour la livraison sont situés dans deux Etats membres différents. Il en est ainsi quels que soient le siège et la nationalité des parties au contrat de transport.

§ 2 Les présentes Règles uniformes s'appliquent également aux contrats de transport ferroviaire de marchandises à titre onéreux, lorsque le lieu de la prise en charge de la marchandise et le lieu prévu pour la livraison sont situés dans deux Etats différents dont l'un au moins est un Etat membre et lorsque les parties au contrat conviennent que le contrat est soumis à ces Règles uniformes.

§ 3 Lorsqu'un transport international faisant l'objet d'un contrat unique inclut, en complément au transport transfrontalier ferroviaire, un transport par route ou par voie de navigation intérieure en trafic intérieur d'un Etat membre, les présentes Règles uniformes s'appliquent.

§ 4 Lorsqu'un transport international faisant l'objet d'un contrat unique inclut, en complément au transport ferroviaire, un transport maritime ou un transport transfrontalier par voie de navigation intérieure, les présentes Règles uniformes s'appliquent si le transport

§ 1 These Uniform Rules shall apply to every contract of carriage of goods by rail for reward when the place of taking over of the goods and the place designated for delivery are situated in two different Member States, irrespective of the place of business and the nationality of the parties to the contract of carriage.

§ 2 These Uniform Rules shall apply also to contracts of carriage of goods by rail for reward, when the place of taking over of the goods and the place designated for delivery are situated in two different States, of which at least one is a Member State and the parties to the contract agree that the contract is subject to these Uniform Rules.

§ 3 When international carriage being the subject of a single contract includes carriage by road or inland waterway in internal traffic of a Member State as a supplement to transfrontier carriage by rail, these Uniform Rules shall apply.

§ 4 When international carriage being the subject of a single contract of carriage includes carriage by sea or transfrontier carriage by inland waterway as a supplement to carriage by rail, these Uniform Rules shall apply if the carriage by sea or

§ 1 Dessa enhetliga rättsregler ska tillämpas på varje avtal om järnvägs-transport av gods mot betalning, när den plats där godset tas emot och den plats där godset ska lämnas ut är belägna i två skilda medlemsstater, oavsett var parterna i transportavtalet har säte och vilken nationalitet de har.

§ 2 Dessa enhetliga rättsregler ska även tillämpas på avtal om järnvägstransport av gods mot betalning, när den plats där godset ska lämnas ut är belägna i två skilda stater, varav minst en är medlemsstat, och när avtalsparterna kommer överens om att dessa enhetliga rättsregler ska tillämpas på avtalet.

§ 3 När en internationell transport som omfattas av ett enda avtal, utöver gränsöverskridande järnvägstransport inbegriper transport på väg eller inre vattenväg inom en medlemsstat, ska dessa enhetliga rättsregler tillämpas.

§ 4 När en internationell transport som omfattas av ett enda avtal, utöver järnvägs-transport inbegriper sjötransport eller gränsöverskridande transport på inre vattenväg, ska dessa enhetliga rättsregler tillämpas, om sjötransporten eller transporten på inre vattenväg utförs

maritime ou le transport par voie de navigation intérieure est effectué sur des lignes inscrites sur la liste des lignes prévue à l'article 24, § 1 de la Convention.

§ 5 Les présentes Règles uniformes ne s'appliquent pas aux transports effectués entre gares situées sur le territoire d'Etats limitrophes, lorsque l'infrastructure de ces gares est gérée par un ou plusieurs gestionnaires d'infrastructure relevant d'un seul et même de ces Etats.

§ 6 Chaque Etat, Partie à une convention concernant le transport international ferroviaire direct de marchandises et de nature comparable aux présentes Règles uniformes, peut, lorsqu'il adresse une demande d'adhésion à la Convention, déclarer qu'il n'appliquera ces Règles uniformes qu'aux transports effectués sur une partie de l'infrastructure ferroviaire située sur son territoire. Cette partie de l'infrastructure ferroviaire doit être définie précisément et être reliée à l'infrastructure ferroviaire d'un Etat membre. Lorsqu'un Etat a fait la déclaration susvisée, ces Règles uniformes ne s'appliquent qu'à la condition:

- a) que le lieu de la prise en charge de la marchandise ou le lieu pour la livraison ainsi que l'itinéraire prévus dans le contrat de transport soient situés sur l'infrastructure désignée ou
- b) que l'infrastructure désignée relie l'infrastructure de deux Etats membres et qu'elle a été prévue dans le contrat de transport comme itinéraire pour un trans-

inland waterway is performed on services included in the list of services provided for in Article 24 § 1 of the Convention.

§ 5 These Uniform Rules shall not apply to carriage performed between stations situated on the territory of neighbouring States, when the infrastructure of these stations is managed by one or more infrastructure managers subject to only one of those States.

§ 6 Any State which is a party to a convention concerning international through carriage of goods by rail comparable with these Uniform Rules may, when it makes an application for accession to the Convention, declare that it will apply these Uniform Rules only to carriage performed on part of the railway infrastructure situated on its territory. This part of the railway infrastructure must be precisely defined and connected to the railway infrastructure of a Member State. When a State has made the above-mentioned declaration, these Uniform Rules shall apply only on the condition

- a) that the place of taking over of the goods or the place designated for delivery, as well as the route designated in the contract of carriage, is situated on the specified infrastructure or
- b) that the specified infrastructure connects the infrastructure of two Member States and that it has been designated in the contract of carriage as a route for transit car-

på linjer som är införda i den lista över linjer som anges i artikel 24 § 1 i fördraget.

§ 5 Dessa enhetliga rättsregler ska inte tillämpas på transporter mellan stationer som är belägna i angränsande stater, när stationernas infrastruktur förvaltas av en eller flera infrastrukturförvaltare som hör hemma i endast en av dessa stater.

§ 6 En stat som är part i en konvention om genomgående internationell järnvägstransport av gods som är jämförlig med dessa enhetliga rättsregler kan, när den ansöker om anslutning till fördraget, förklara att den endast kommer att tillämpa dessa enhetliga rättsregler på transporter som utförs på en del av järnvägsinfrastrukturen på dess territorium. Denna del av järnvägsinfrastrukturen ska anges exakt och vara förbunden med en medlemsstats järnvägsinfrastruktur. När en stat har avgett en sådan förklaring, ska dessa enhetliga rättsregler endast tillämpas på villkor att

- a) den plats där godset tas emot eller den plats där godset lämnas ut samt den transportväg som anges i transportavtalet är belägna på den angivna infrastrukturen eller
- b) den angivna infrastrukturen förbinder två medlemsstaters infrastrukturer och i transportavtalet har angivits som transportväg för transittrafik.

port de transit.	riage.	
§ 7 L'Etat qui a fait une déclaration conformément au § 6, peut y renoncer à tout moment en informant le dépositaire. Cette renonciation prend effet un mois après la date à laquelle le dépositaire en avise les Etats membres. La déclaration devient sans effet, lorsque la convention visée au § 6, première phrase, cesse d'être en vigueur pour cet Etat.	§ 7 A State which has made a reservation in accordance with § 6 may withdraw it at any time by notification to the Depository. This withdrawal shall take effect one month after the day on which the Depository notifies it to the Member States. The declaration shall cease to have effect when the convention referred to in § 6, first sentence, ceases to be in force for that State.	§ 7 En stat som har avgett en förklaring enligt § 6 får när som helst återta den genom meddelande till depositarien. Återtagandet blir gällande en månad efter den dag då depositarien underrättade medlemsstaterna om det. Förklaringen ska upphöra att gälla när den konvention som avses i § 6 första meningen upphör att vara i kraft för staten.
<i>Article 2</i> <i>Prescriptions de droit public</i>	<i>Article 2</i> <i>Prescriptions of public law</i>	<i>Artikel 2</i> <i>Offentligrättsliga bestämmelser</i>
Les transports auxquels s'appliquent les présentes Règles uniformes restent soumis aux prescriptions de droit public, notamment aux prescriptions relatives au transport des marchandises dangereuses ainsi qu'aux prescriptions du droit douanier et à celles relatives à la protection des animaux.	Carriage to which these Uniform Rules apply shall remain subject to the prescriptions of public law, in particular the prescriptions relating to the carriage of dangerous goods as well as the prescriptions of customs law and those relating to the protection of animals.	Transporter på vilka dessa enhetliga rättsregler är tillämpliga ska fortsatt omfattas av relevanta offentligrättsliga bestämmelser, i synnerhet bestämmelser om transport av farligt gods, tullbestämmelser och djurskyddsbestämmelser.
<i>Article 3</i> <i>Définitions</i>	<i>Article 3</i> <i>Definitions</i>	<i>Artikel 3</i> <i>Definitioner</i>
Aux fins des présentes Règles uniformes, le terme: a) "transporteur" désigne le transporteur contractuel, avec lequel l'expéditeur a conclu le contrat de transport en vertu de ces Règles uniformes, ou un transporteur subséquent, qui est responsable sur la base de ce contrat; b) "transporteur substitué" désigne un transporteur, qui n'a pas conclu le contrat de transport avec l'expéditeur, mais à qui le transporteur visé à la lettre a) a confié, en tout ou en partie,	For purposes of these Uniform Rules the term a) "carrier" means the contractual carrier with whom the consignor has concluded the contract of carriage pursuant to these Uniform Rules, or a successive carrier who is liable on the basis of this contract; b) "substitute carrier" means a carrier, who has not concluded the contract of carriage with the consignor, but to whom the carrier referred to in letter a) has entrusted, in whole or	I dessa enhetliga rättsregler avses med a) transportör: den avtalsenliga transportör med vilken avsändaren slutit transportavtal enligt dessa enhetliga rättsregler eller en efterföljande transportör som är ansvarig på grundval av detta avtal, b) faktisk transportör: en transportör som inte har slutit transportavtal med avsändaren, men som den transportör som avses i a) helt eller delvis har anförtrott utförandet

- | | | |
|--|--|--|
| <p>l'exécution du transport ferroviaire;</p> <p>c) "Conditions générales de transport" désigne les conditions du transporteur sous forme de conditions générales ou de tarifs légalement en vigueur dans chaque Etat membre et qui sont devenues, par la conclusion du contrat de transport, partie intégrante de celui-ci;</p> <p>d) "unité de transport intermodal" désigne les conteneurs, caisses mobiles, semi-remorques ou autres unités de chargement similaires utilisées en transport intermodal.</p> | <p>in part, the performance of the carriage by rail;</p> <p>c) "General Conditions of Carriage" means the conditions of the carrier in the form of general conditions or tariffs legally in force in each Member State and which have become, by the conclusion of the contract of carriage, an integral part of it;</p> <p>d) "intermodal transport unit" means a container, swap body, semi-trailer or other comparable loading unit used in intermodal transport.</p> | <p>av järnvägstransporten,</p> <p>c) allmänna transportvillkor: de villkor som gäller för transportören i form av allmänna villkor eller tariffer vilka har laga kraft i alla medlemsstater och blev en integrerad del av transportavtalet när detta ingicks,</p> <p>d) intermodal lastbärare: container, växelflak, påhängsvagn eller annan liknande lastenhet som används vid transport med flera transportslag.</p> |
|--|--|--|

Article 4
Dérogations

§ 1 Les Etats membres peuvent conclure des accords qui prévoient des dérogations aux présentes Règles uniformes pour les transports effectués exclusivement entre deux gares situées de part et d'autre de la frontière, lorsqu'il n'y a pas d'autre gare entre elles.

§ 2 Pour les transports effectués entre deux Etats membres, transitant par un Etat non membre, les Etats concernés peuvent conclure des accords qui dérogent aux présentes Règles uniformes.

§ 3 Les accords visés aux §§ 1 et 2 de même que leur mise en vigueur sont communiqués à l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires. Le Secrétaire général de l'Organisation en informe les Etats membres et les entreprises intéressées.

Article 4
Derogations

§ 1 Member States may conclude agreements which provide for derogations from these Uniform Rules for carriage performed exclusively between two stations on either side of the frontier, when there is no other station between them.

§ 2 For carriage performed between two Member States, passing through a State which is not a Member State, the States concerned may conclude agreements which derogate from these Uniform Rules.

§ 3 Agreements referred to in §§ 1 and 2 as well as their coming into force shall be notified to the Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail. The Secretary General of the Organisation shall inform the Member States and interested undertakings of

Artikel 4
Avvikelser

§ 1 Medlemsstaterna får sluta avtal som gör det möjligt att avvika från dessa enhetliga rättsregler för transporter som utförs uteslutande mellan två stationer belägna på var sin sida om gränsen, när det inte finns någon annan station mellan dem.

§ 2 När det gäller transporter som utförs mellan två medlemsstater genom en stat som inte är medlemsstat får de berörda staterna sluta avtal som avviker från dessa enhetliga rättsregler.

§ 3 De avtal som avses i §§ 1 och 2 och ikraftträdandet av dessa avtal ska meddelas till Mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik. Organisationen generalsekreterare ska underrätta medlemsstaterna och de berörda företagen om detta.

	these notifications.	
<i>Article 5</i> <i>Droit contraignant</i>	<i>Article 5</i> <i>Mandatory law</i>	<i>Artikel 5</i> <i>Tvingande rätt</i>
Sauf clause contraire dans les présentes Règles uniformes, est nulle et de nul effet toute stipulation qui, directement ou indirectement, dérogerait à ces Règles uniformes. La nullité de telles stipulations n'entraîne pas la nullité des autres dispositions du contrat de transport. Nonobstant cela, un transporteur peut assumer une responsabilité et des obligations plus lourdes que celles qui sont prévues par les présentes Règles uniformes.	Unless provided otherwise in these Uniform Rules, any stipulation which, directly or indirectly, would derogate from these Uniform Rules shall be null and void. The nullity of such a stipulation shall not involve the nullity of the other provisions of the contract of carriage. Nevertheless, a carrier may assume a liability greater and obligations more burdensome than those provided for in these Uniform Rules.	Om inte annat föreskrivs i dessa enhetliga rättsregler, ska varje bestämmelse som direkt eller indirekt avviker från dessa enhetliga rättsregler vara ogiltig. En sådan bestämmelses ogiltighet ska inte medföra att övriga bestämmelser i transportavtalet är ogiltiga. En transportör kan dock ta på sig större ansvar och förpliktelser än de som föreskrivs i dessa enhetliga rättsregler.
<i>Titre II</i> <i>Conclusion et exécution du contrat de transport</i>	<i>Title II</i> <i>Conclusion and Performance of the Contract of Carriage</i>	<i>Avdelning II</i> <i>Ingående och fullgörande av transportavtalet</i>
<i>Article 6</i> <i>Contrat de transport</i>	<i>Article 6</i> <i>Contract of carriage</i>	<i>Artikel 6</i> <i>Transportavtal</i>
§ 1 Par le contrat de transport, le transporteur s'engage à transporter la marchandise à titre onéreux au lieu de destination et à l'y remettre au destinataire.	§ 1 By the contract of carriage, the carrier shall undertake to carry the goods for reward to the place of destination and to deliver them there to the consignee.	§ 1 Genom transportavtalet förbinder sig transportören att mot betalning transportera godset till bestämmelseplatsen och att lämna ut det till mottagaren.
§ 2 Le contrat de transport doit être constaté par une lettre de voiture selon un modèle uniforme. Toutefois, l'absence, l'irrégularité ou la perte de la lettre de voiture n'affectent ni l'existence ni la validité du contrat qui reste soumis aux présentes Règles uniformes.	§ 2 The contract of carriage must be confirmed by a consignment note which accords with a uniform model. However, the absence, irregularity or loss of the consignment note shall not affect the existence or validity of the contract which shall remain subject to these Uniform Rules.	§ 2 Transportavtalet ska bekräftas genom en fraktsedel som överensstämmer med en enhetlig förlaga. Om fraktsedeln saknas, är felaktig eller har gått förlorad ska detta dock inte påverka avtalets bestånd eller giltighet, utan det ska fortfarande lyda under dessa enhetliga rättsregler.
§ 3 La lettre de voiture est signée par l'expéditeur et le transporteur. La signature peut être remplacée par un timbre, une indication de la machine comptable ou toute autre mode approprié.	§ 3 The consignment note shall be signed by the consignor and the carrier. The signature can be replaced by a stamp, by an accounting machine entry or in any other appropriate manner.	§ 3 Fraktsedeln ska under-tecknas av avsändaren och transportören. Underskriften får ersättas med en stämpel, maskinell kvittering eller på annat lämpligt sätt.

§ 4 Le transporteur doit certifier sur le duplicata de la lettre de voiture de manière appropriée la prise en charge de la marchandise et doit remettre le duplicata à l'expéditeur.

§ 5 La lettre de voiture n'a pas la valeur d'un connaissement.

§ 6 Une lettre de voiture doit être établie pour chaque envoi. Sauf convention contraire entre l'expéditeur et le transporteur, une même lettre de voiture ne peut concerner que le chargement d'un seul wagon.

§ 7 En cas d'un transport empruntant le territoire douanier de l'Union européenne ou le territoire, sur lequel est appliquée la procédure de transit commun, chaque envoi doit être accompagné d'une lettre de voiture répondant aux exigences de l'article 7.

§ 8 Les associations internationales des transporteurs établissent les modèles uniformes de lettre de voiture en accord avec les associations internationales de la clientèle et les organismes compétents en matière douanière dans les Etats membres ainsi qu'avec toute organisation intergouvernementale d'intégration économique régionale ayant compétence pour sa propre législation douanière.

§ 9 La lettre de voiture, y compris son duplicata, peut être établie sous forme d'enregistrement électronique des données, qui peuvent être transformées en signes d'écriture lisibles. Les procédés employés pour l'enregistrement et le traite-

§ 4 The carrier must certify the taking over of the goods on the duplicate of the consignment note in an appropriate manner and return the duplicate to the consignor.

§ 5 The consignment note shall not have effect as a bill of lading.

§ 6 A consignment note must be made out for each consignment. In the absence of a contrary agreement between the consignor and the carrier, a consignment note may not relate to more than one wagon load.

§ 7 In the case of carriage which takes place on the customs territory of the European Union or the territory on which the common transit procedure is applied, each consignment must be accompanied by a consignment note satisfying the requirements of Article 7.

§ 8 The international associations of carriers shall establish uniform model consignment notes in agreement with the customers' international associations and the bodies having competence for customs matters in the Member States as well as any intergovernmental regional economic integration organisation having competence to adopt its own customs legislation.

§ 9 The consignment note and its duplicate may be established in the form of electronic data registration which can be transformed into legible written symbols. The procedure used for the registration and treatment of data must be equivalent from

§ 4 Transportören ska på fraktsedelsdubblen på lämpligt sätt intyga att godset har tagits emot och återlämna dubblen till avsändaren.

§ 5 Fraktsedeln ska inte vara likvärdig med ett konossement.

§ 6 En fraktsedel ska upprättas för varje sändning. Om inte annat överenskommits mellan avsändaren och transportören, får en och samma fraktsedel endast avse en enda vagn.

§ 7 Om en transport passerar genom Europeiska unionens tullområde, på vilket det gemensamma transiterringsförfarandet tillämpas, ska varje sändning åtföljas av en fraktsedel som uppfyller kraven i artikel 7.

§ 8 De internationella transportörsorganisationerna ska upprätta enhetliga förlagor för fraktsedlar i samråd med de internationella kundorganisationerna och medlemsstaternas behöriga tullmyndigheter samt med varje mellanstatlig organisation för regional ekonomisk integration som är behörig att anta sin egen tullagstiftning.

§ 9 Fraktsedeln, inbegripet dubblen av denna, får upprättas i elektronisk form, som kan omvandlas till läsbara skrivtecken. Förfarandena för registrering och behandling av uppgifterna ska vara likvärdiga i funktionshänseende, i synnerhet i fråga om

ment des données doivent être équivalents du point de vue fonctionnel, notamment en ce qui concerne la force probante de la lettre de voiture représentée par ces données.

the functional point of view, particularly so far as concerns the evidential value of the consignment note represented by those data.

bevisvärdet av den fraktsedel som dessa uppgifter utgör.

Article 7
Teneur de la lettre de
voiture

Article 7
Wording of the
consignment note

Artikel 7
Fraktsedelns innehåll

§ 1 La lettre de voiture doit contenir les indications suivantes:

- a) le lieu et la date de son établissement;
- b) le nom et l'adresse de l'expéditeur;
- c) le nom et l'adresse du transporteur qui a conclu le contrat de transport;
- d) le nom et l'adresse de celui auquel la marchandise est remise effectivement s'il n'est pas le transporteur visé à la lettre c);
- e) le lieu et la date de la prise en charge de la marchandise;
- f) le lieu de livraison;
- g) le nom et l'adresse du destinataire;
- h) la dénomination de la nature de la marchandise et du mode d'emballage, et, pour les marchandises dangereuses, la dénomination prévue par le Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID);
- i) le nombre de colis et les signes et numéros particuliers nécessaires à l'identification des envois de détail;
- j) le numéro du wagon, dans le cas de transport par wagons com-

§ 1 The consignment note must contain the following particulars:

- a) the place at which and the day on which it is made out;
- b) the name and address of the consignor;
- c) the name and address of the carrier who has concluded the contract of carriage;
- d) the name and address of the person to whom the goods have effectively been handed over if he is not the carrier referred to in letter c);
- e) the place and the day of taking over of the goods;
- f) the place of delivery;
- g) the name and address of the consignee;
- h) the description of the nature of the goods and the method of packing, and, in case of dangerous goods, the description provided for in the Regulation concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Rail (RID);
- i) the number of packages and the special marks and numbers necessary for the identification of consignments in less than full wagon loads;
- j) the number of the wagon in the case of carriage of full wagon

§ 1 Fraktsedeln ska innehålla följande uppgifter:

- a) Ort och datum för upprättande av fraktsedeln.
- b) Avsändarens namn och adress.
- c) Namn och adress avseende den transportör som slutit transportavtalet.
- d) Namn och adress avseende den person som godset verkligen överlämnats till, om denne inte är den transportör som avses i led c.
- e) Ort och datum för mottagandet av godset.
- f) Utlämningsort.
- g) Mottagarens namn och adress.
- h) Beskrivning av godsets art och förpackningssättet samt, för farligt gods, den beskrivning som föreskrivs i reglementet om internationell järnvägstransport av farligt gods (RID).
- i) Antal kollin och de särskilda märken och nummer som är nödvändiga för identifiering av styckegods.
- j) Vagnsnummer vid transport av hel vagnslast.

- | | | |
|--|---|---|
| <p>k) le numéro du véhicule ferroviaire roulant sur ses propres roues, s'il est remis au transport en tant que marchandise;</p> <p>l) en outre, dans le cas d'unités de transport intermodal, la catégorie, le numéro ou d'autres caractéristiques nécessaires à leur identification;</p> <p>m) la masse brute de la marchandise ou la quantité de la marchandise exprimée sous d'autres formes;</p> <p>n) une énumération détaillée des documents requis par les douanes ou d'autres autorités administratives, joints à la lettre de voiture ou tenus à la disposition du transporteur auprès d'une autorité dûment désignée ou auprès d'un organe désigné dans le contrat;</p> <p>o) les frais afférents au transport (prix de transport, frais accessoires, droits de douane et autres frais survenant à partir de la conclusion du contrat jusqu'à la livraison), dans la mesure où ils doivent être payés par le destinataire ou toute autre indication que les frais sont dus par le destinataire;</p> <p>p) l'indication que le transport est soumis, nonobstant toute clause contraire, aux présentes Règles uniformes.</p> | <p>loads;</p> <p>k) the number of the railway vehicle running on its own wheels, if it is handed over for carriage as goods;</p> <p>l) in addition, in the case of intermodal transport units, the category, the number or other characteristics necessary for their identification;</p> <p>m) the gross mass or the quantity of the goods expressed in other ways;</p> <p>n) a detailed list of the documents which are required by customs or other administrative authorities and are attached to the consignment note or held at the disposal of the carrier at the offices of a duly designated authority or a body designated in the contract;</p> <p>o) the costs relating to carriage (the carriage charge, incidental costs, customs duties and other costs incurred from the conclusion of the contract until delivery) in so far as they must be paid by the consignee or any other statement that the costs are payable by the consignee;</p> <p>p) a statement that the carriage is subject, notwithstanding any clause to the contrary, to these Uniform Rules.</p> | <p>k) Numret på det järnvägsfordon som rullar på egna hjul och som överlämnas för transport som gods.</p> <p>l) Dessutom, för intermodal lastbärare, uppgift om kategori, nummer eller andra utmärkande egenskaper som är nödvändiga för identifiering av dessa.</p> <p>m) Godsets bruttovikt eller godsets kvantitet uttryckt på annat sätt.</p> <p>n) En noggrann förteckning över sådana handlingar som krävs av tullmyndigheter eller andra förvaltningsmyndigheter och som har fogats till fraktsedeln eller ställts till transportörens förfogande hos en i vederbörlig ordning utsedd myndighet eller hos ett organ som utsetts i avtalet.</p> <p>o) Kostnader som är hänförliga till transporten (frakt, tilläggsavgifter, tullavgifter och andra kostnader som uppkommer från det att avtalet slutits tills utlämning sker), i den mån de ska betalas av mottagaren eller varje annan uppgift om att kostnaderna ska betalas av mottagaren.</p> <p>p) Uppgift om att dessa enhetliga rättsregler ska tillämpas på transporten, utan hinder av eventuella klausuler med motsatt innebörd.</p> |
|--|---|---|

§ 2 Le cas échéant, la lettre de voiture doit contenir, en outre, les indications

§ 2 Where applicable the consignment note must also contain the following

§ 2 Fraktsedeln ska i förekommande fall dessutom innehålla följande upp-

suiivantes:	particulars:	gifter:
a) en cas de transport par des transporteurs subséquents, le transporteur devant livrer la marchandise, alors que celui-ci a donné son consentement à l'inscription sur la lettre de voiture;	a) in the case of carriage by successive carriers, the carrier who must deliver the goods when he has consented to this entry in the consignment note;	a) Vid transport med efterföljande transportörer, den transportör som ska lämna ut godset, när denne har givit sitt samtycke till att föras upp på fraktsedeln.
b) les frais que l'expéditeur prend à sa charge;	b) the costs which the consignor undertakes to pay;	b) De kostnader som avsändaren förbinder sig att betala.
c) le montant du remboursement à percevoir lors de la livraison de la marchandise;	c) the amount of the cash on delivery charge;	c) Beloppet för det efterkrav som ska uppbäras vid utlämning av godset.
d) la valeur déclarée de la marchandise et le montant représentant l'intérêt spécial à la livraison;	d) the declaration of the value of the goods and the amount representing the special interest in delivery;	d) Godsets deklarerade värde och det belopp som utgör särskilt leveransintresse.
e) le délai convenu dans lequel le transport doit être effectué;	e) the agreed transit period;	e) Den överenskomna leveransfristen.
f) l'itinéraire convenu;	f) the agreed route;	f) Den överenskomna transportvägen.
g) une liste des documents non cités au § 1, lettre n) remis au transporteur;	g) a list of the documents not mentioned in § 1, letter n) handed over to the carrier;	g) En förteckning över handlingar som inte nämns i § 1 n och som överlämnats till transportören.
h) les inscriptions de l'expéditeur concernant le nombre et la désignation des sceaux qu'il a apposés sur le wagon.	h) the entries made by the consignor concerning the number and description of seals he has affixed to the wagon.	h) Avsändarens uppgifter om antalet plomberingar har fästs vid vagnen och en beskrivning av dessa.

§ 3 Les parties au contrat de transport peuvent porter sur la lettre de voiture toute autre indication qu'elles jugent utile.

§ 3 The parties to the contract may enter on the consignment note any other particulars they consider useful.

§ 3 Avtalsparterna får skriva in andra uppgifter som de anser användbara på fraktsedeln.

Article 8
Responsabilité pour les inscriptions portées sur la lettre de voiture

Article 8
Responsibility for particulars entered on the consignment note

Artikel 8
Ansvar för uppgifterna i fraktsedeln

§ 1 L'expéditeur répond de tous les frais et dommages supportés par le transporteur du fait:

§ 1 The consignor shall be responsible for all costs, loss or damage sustained by the carrier by reason of

§ 1 Avsändaren ska ansvara för alla kostnader och skador som transportören åsamkas på grund av att

a) d'inscriptions par l'expéditeur, sur la lettre de voiture, de mentions irrégulières,

a) the entries made by the consignor in the consignment note being irregular, incor-

a) avsändarens uppgifter på fraktsedeln är oriktiga, otydliga, ofullständiga eller har förts

- | | | |
|--|---|---|
| inexactes, incomplètes ou portées ailleurs qu'à la place réservée à chacune d'elles ou | rect, incomplete or made elsewhere than in the allotted space, or | in på fel ställe på fraktsedeln, eller |
| b) de l'omission par l'expéditeur d'inscriptions prescrites par le RID. | b) the consignor omitting to make the entries prescribed by RID. | b) avsändaren har underlåtit att föra in de uppgifter som föreskrivs i RID. |

§ 2 Si, à la demande de l'expéditeur, le transporteur inscrit des mentions sur la lettre de voiture, il est considéré, jusqu'à preuve du contraire, comme agissant pour le compte de l'expéditeur.	§ 2 If, at the request of the consignor, the carrier makes entries on the consignment note, he shall be deemed, unless the contrary is proved, to have done so on behalf of the consignor.	§ 2 Om transportören för in uppgifter på fraktsedeln på begäran av avsändaren ska han anses handla på avsändarens vägnar, tills motsatsen bevisats.
--	--	---

§ 3 Si la lettre de voiture ne contient pas l'indication prévue à l'article 7, § 1, lettre p), le transporteur est responsable de tous les frais et dommages subis par l'ayant droit en raison de cette omission.	§ 3 If the consignment note does not contain the statement provided for in Article 7 § 1, letter p), the carrier shall be liable for all costs, loss or damage sustained through such omission by the person entitled.	§ 3 Om fraktsedeln inte innehåller den uppgift som anges i artikel 7 § 1 p, ska transportören vara ansvarig för alla kostnader och skador som den som har rätt till godset åsamkas på grund av denna underlåtenhet.
---	--	---

Article 9
Marchandises dangereuses

Lorsque l'expéditeur a omis les inscriptions prescrites par le RID, le transporteur peut, à tout moment, selon les circonstances, décharger ou détruire la marchandise ou la rendre inoffensive, sans qu'il y ait matière à indemnisation, sauf s'il a eu connaissance du caractère dangereux de la marchandise lors de sa prise en charge.

Article 9
Dangerous goods

If the consignor has failed to make the entries prescribed by RID, the carrier may at any time unload or destroy the goods or render them innocuous, as the circumstances may require, without payment of compensation, save when he was aware of their dangerous nature on taking them over.

Artikel 9
Farligt gods

Om avsändaren har underlåtit att föra in de uppgifter som föreskrivs i RID får transportören, när som helst om omständigheterna så kräver, lossa eller förstöra godset eller oskadliggöra det utan att betala ersättning, utom om transportören vid mottagandet hade kännedom om att godset var farligt.

Article 10
Paiement des frais

§ 1 Sauf convention contraire entre l'expéditeur et le transporteur, les frais (prix de transport, frais accessoires, droits de douane et autres frais survenant à partir de la conclusion du contrat jusqu'à la livraison) sont payés par

Article 10
Payment of costs

§ 1 Unless otherwise agreed between the consignor and the carrier, the costs (the carriage charge, incidental costs, customs duties and other costs incurred from the time of the conclusion of the contract

Artikel 10
Betalning av kostnader

§ 1 Om inte annat överenskommits mellan avsändaren och transportören, ska kostnaderna (frakt, tilläggsavgifter, tullavgifter och andra kostnader som uppkommer från det att avtalet sluts till dess att det

l'expéditeur.

to the time of delivery) shall be paid by the consignor.

lämnas ut) betalas av avsändaren.

§ 2 Lorsque, en vertu d'une convention entre l'expéditeur et le transporteur, les frais sont mis à la charge du destinataire et que le destinataire n'a pas retiré la lettre de voiture, ni fait valoir ses droits conformément à l'article 17, § 3, ni modifié le contrat de transport conformément à l'article 18, l'expéditeur reste tenu au paiement des frais.

§ 2 When by virtue of an agreement between the consignor and the carrier, the costs are payable by the consignee and the consignee has not taken possession of the consignment note nor asserted his rights in accordance with Article 17 § 3, nor modified the contract of carriage in accordance with Article 18, the consignor shall remain liable to pay the costs.

§ 2 När kostnaderna, på grund av en överenskommelse mellan avsändaren och transportören, ska betalas av mottagaren och mottagaren varken har övertagit fraktsedeln, gjort sina rättigheter gällande enligt artikel 17 § 3 eller ändrat fraktavtalet enligt artikel 18, ska avsändaren vara skyldig att betala kostnaderna.

Article 11
Vérification

Article 11
Examination

Artikel 11
Undersökning

§ 1 Le transporteur a le droit de vérifier, à tout moment, si les conditions de transport ont été respectées et si l'envoi répond aux inscriptions portées sur la lettre de voiture par l'expéditeur. Lorsque la vérification porte sur le contenu de l'envoi, celle-ci se fait dans la mesure du possible en présence de l'ayant droit; dans les cas où cela n'est pas possible, le transporteur fait appel à deux témoins indépendants, à défaut d'autres dispositions dans les lois et prescriptions de l'Etat où la vérification a lieu.

§ 1 The carrier shall have the right to examine at any time whether the conditions of carriage have been complied with and whether the consignment corresponds with the entries in the consignment note made by the consignor. If the examination concerns the contents of the consignment, this shall be carried out as far as possible in the presence of the person entitled; where this is not possible, the carrier shall require the presence of two independent witnesses, unless the laws and prescriptions of the State where the examination takes place provide otherwise.

§ 1 Transportören ska ha rätt att när som helst undersöka om transportvillkoren är uppfyllda och om sändningen svarar mot de uppgifter som avsändaren har fört in på fraktsedeln. När undersökningen avser sändningens innehåll, ska den om möjligt ske i närvaro av den som har rätt till godset; i de fall detta inte är möjligt ska transportören tillkalla två oberoende vittnen, om det inte finns några andra bestämmelser i den stat där undersökningen äger rum.

§ 2 Si l'envoi ne répond pas aux inscriptions portées sur la lettre de voiture ou si les dispositions relatives au transport des marchandises admises sous condition n'ont pas été respectées, le résultat de la vérification doit être mentionné sur le feuillet de la lettre de voiture qui accompagne la marchandise, et, si le transporteur détient encore le duplicata de la lettre de voiture, également sur celui-

§ 2 If the consignment does not correspond with the entries in the consignment note or if the provisions relating to the carriage of goods accepted subject to conditions have not been complied with, the result of the examination must be entered in the copy of the consignment note which accompanies the goods, and also in the duplicate of the consignment note, if it is

§ 2 Om sändningen inte svarar mot de uppgifter som förts in på fraktsedeln eller om bestämmelserna om transport av gods som tas emot på vissa villkor inte har följts, ska resultatet av undersökningen antecknas på det exemplar av fraktsedeln som åtföljer godset och, om transportören har kvar fraktsedelsdubletten, även på denna. I så fall ska kostnaderna för

ci. Dans ce cas, les frais occasionnés par la vérification grèvent la marchandise, à moins qu'ils n'aient été payés immédiatement.

§ 3 Lorsque l'expéditeur effectue le chargement, il a le droit d'exiger la vérification par le transporteur de l'état de la marchandise et de son emballage ainsi que de l'exactitude des énonciations de la lettre de voiture concernant le nombre de colis, leurs marques et leurs numéros ainsi que la masse brute ou la quantité autrement indiquée. Le transporteur n'est obligé de procéder à la vérification que s'il a les moyens appropriés pour le faire. Le transporteur peut réclamer le paiement des frais de vérification. Le résultat des vérifications est consigné sur la lettre de voiture.

Article 12
Force probante de la lettre de voiture

§ 1 La lettre de voiture fait foi, jusqu'à preuve du contraire, de la conclusion et des conditions du contrat de transport et de la prise en charge de la marchandise par le transporteur.

§ 2 Lorsque le transporteur a effectué le chargement, la lettre de voiture fait foi, jusqu'à preuve du contraire, de l'état de la marchandise et de son emballage indiqué sur la lettre de voiture, ou à défaut de telles indications, du bon état apparent au moment de la prise en charge par le transporteur et de l'exactitude des énonciations de la lettre de voiture concernant le nombre de colis, leurs

still held by the carrier. In this case the costs of the examination shall be charged against the goods, if they have not been paid immediately.

§ 3 When the consignor loads the goods, he shall be entitled to require the carrier to examine the condition of the goods and their packaging as well as the accuracy of statements on the consignment note as to the number of packages, their marks and numbers as well as the gross mass of the goods or their quantity otherwise expressed. The carrier shall be obliged to proceed with the examination only if he has appropriate means of carrying it out. The carrier may demand the payment of the costs of the examination. The result of the examination shall be entered on the consignment note.

Article 12
Evidential value of the consignment note

§ 1 The consignment note shall be prima facie evidence of the conclusion and the conditions of the contract of carriage and the taking over of the goods by the carrier.

§ 2 If the carrier has loaded the goods, the consignment note shall be prima facie evidence of the condition of the goods and their packaging indicated on the consignment note or, in the absence of such indications, of their apparently good condition at the moment they were taken over by the carrier and of the accuracy of the statements in the consignment note concerning the number of

undersökningen påföras godset, om de inte betalats omedelbart.

§ 3 När avsändaren lastar godset, har han rätt att kräva att transportören undersöker godsets skick och förpackning samt riktigheten av uppgifterna i fraktsedelns i fråga om antal kollin, märkning och nummer samt bruttovikt eller kvantitet som angivits på annat sätt. Transportören är endast skyldig att utföra undersökningen om den har möjlighet att göra det på lämpligt sätt. Transportören får kräva betalning för undersökningskostnaderna. Resultatet av undersökningarna ska noteras på fraktsedelns.

Artikel 12
Fraktsedelns bevisvärde

§ 1 Fraktsedelns ska tills motsatsen visats gälla som bevis för att transportavtalet har ingåtts och för villkoren i transportavtalet samt för transportörens mottagande av godset.

§ 2 När transportören har lastat godset ska fraktsedelns tills motsatsen visats gälla som bevis för att godset är i det skick och har den förpackning som uppgivits på fraktsedelns, eller, om det inte finns några sådana uppgifter, för att godset såg ut att vara i gott skick när transportören tog emot det och för att uppgifterna i fraktsedelns om antal kollin, märkning och nummer samt bruttovikt

marques et leurs numéros ainsi que la masse brute ou la quantité autrement indiquée.

§ 3 Lorsque l'expéditeur a effectué le chargement, la lettre de voiture fait foi, jusqu'à preuve du contraire, de l'état de la marchandise et de son emballage indiqué sur la lettre de voiture ou à défaut de telles indications du bon état apparent et de l'exactitude des mentions énoncées au § 2 uniquement dans le cas où le transporteur les a vérifiées et a inscrit le résultat concordant de sa vérification sur la lettre de voiture.

§ 4 Cependant, la lettre de voiture ne fait pas foi dans le cas où elle comporte une réserve motivée. Une réserve peut être motivée notamment par le fait que le transporteur n'a pas les moyens appropriés de vérifier si l'envoi répond aux inscriptions portées sur la lettre de voiture.

*Article 13
Chargement et
déchargement de la
marchandise*

§ 1 L'expéditeur et le transporteur conviennent à qui incombe le chargement et le déchargement de la marchandise. A défaut d'une telle convention, le chargement et le déchargement incombent au transporteur pour les colis alors que pour les wagons complets, le chargement incombe à l'expéditeur et le déchargement, après la livraison, au destinataire.

§ 2 L'expéditeur est respon-

packages, their marks and numbers as well as the gross mass of the goods or their quantity otherwise expressed.

§ 3 If the consignor has loaded the goods, the consignment note shall be prima facie evidence of the condition of the goods and of their packaging indicated in the consignment note or, in the absence of such indication, of their apparently good condition and of the accuracy of the statements referred to in § 2 solely in the case where the carrier has examined them and recorded on the consignment note a result of his examination which tallies.

§ 4 However, the consignment note will not be prima facie evidence in a case where it bears a reasoned reservation. A reason for a reservation could be that the carrier does not have the appropriate means to examine whether the consignment corresponds to the entries in the consignment note.

*Article 13
Loading and unloading of
the goods*

§ 1 The consignor and the carrier shall agree who is responsible for the loading and unloading of the goods. In the absence of such an agreement, for packages the loading and unloading shall be the responsibility of the carrier whereas for full wagon loads loading shall be the responsibility of the consignor and unloading, after delivery, the responsibility of the consignee.

§ 2 The consignor shall be

eller på annat sätt angiven kvantitet är riktiga.

§ 3 När avsändaren har lastat godset ska fraktsedeln, i de fall transportören har kontrollerat godssets och förpackningens skick och riktigheten av de uppgifter som angivits i enlighet med 2 § och bekräftat riktigheten på fraktsedeln, gälla som bevis tills annat visats för att godset och dess förpackning var i det skick som anges på fraktsedeln eller, om inget har angivits på fraktsedeln, såg ut att vara i gott skick.

§ 4 Fraktsedeln ska dock inte räkna som bevis om den innehåller ett motiverat förbehåll. Ett skäl för förbehåll kan vara att transportören inte har möjlighet att på lämpligt sätt undersöka om sändningen svarar mot uppgifterna i fraktsedeln.

*Artikel 13
Lastning och lossning av
godset*

§ 1 Avsändaren och transportören ska komma överens om vem som ska lasta och lossa godset. Om det inte finns någon sådan överenskommelse ska lastningen och lossningen åligga transportören när det gäller styckegods. För hela vagnslaster ska dock lastningen åligga avsändaren medan lossningen efter utlämningen ska åligga mottagaren.

§ 2 Avsändaren ska vara

sable de toutes les conséquences d'un chargement défectueux effectué par lui et doit notamment réparer le dommage subi de ce fait par le transporteur. La preuve du chargement défectueux incombe au transporteur.

Article 14
Emballage

L'expéditeur est responsable envers le transporteur de tous les dommages et des frais qui auraient pour origine l'absence ou la défectuosité de l'emballage de la marchandise, à moins que, la défectuosité étant apparente ou connue du transporteur au moment de la prise en charge, le transporteur n'ait pas fait de réserves à son sujet.

Article 15
Accomplissement des formalités administratives

§ 1 En vue de l'accomplissement des formalités, exigées par les douanes ou par d'autres autorités administratives, avant la livraison de la marchandise, l'expéditeur doit joindre à la lettre de voiture ou mettre à la disposition du transporteur les documents nécessaires et lui fournir tous les renseignements voulus.

§ 2 Le transporteur n'est pas tenu d'examiner si ces documents et renseignements sont exacts ou suffisants. L'expéditeur est responsable envers le transporteur de tous les dommages qui pourraient résulter de l'absence, de l'insuffisance ou de l'irrégularité de ces documents et renseignements, sauf en cas

liable for all the consequences of defective loading carried out by him and must in particular compensate the carrier for the loss or damage sustained in consequence by him. The burden of proof of defective loading shall lie on the carrier.

Article 14
Packing

The consignor shall be liable to the carrier for any loss or damage and costs due to the absence of, or defects in, the packing of goods, unless the defectiveness was apparent or known to the carrier at the time when he took over the goods and he made no reservations concerning it.

Article 15
Completion of administrative formalities

§ 1 With a view to the completion of the formalities required by customs and other administrative authorities, to be completed before delivery of the goods, the consignor must attach the necessary documents to the consignment note or make them available to the carrier and furnish him with all the requisite information.

§ 2 The carrier shall not be obliged to check whether these documents and this information are correct and sufficient. The consignor shall be liable to the carrier for any loss or damage resulting from the absence or insufficiency of, or any irregularity in, such documents and information,

ansvarig för alla följder av en bristfällig lastning som har utförts av honom och ska särskilt ersätta den skada som transportören åsamkats på grund av detta. Det ankommer på transportören att visa att lastningen har varit bristfällig.

Artikel 14
Förpackning

Avsändaren ska vara ansvarig gentemot transportören för alla skador och kostnader på grund av att godset saknar förpackning eller att förpackningen är bristfällig, om inte bristfälligheten var uppenbar eller känd av transportören när han tog emot godset och han inte har gjort förbehåll om detta.

Artikel 15
Fullgörande av förvaltningsmyndigheters föreskrifter

§ 1 För att fullgöra de åtgärder som krävs av tullmyndigheter eller andra förvaltningsmyndigheter innan godset lämnas ut ska avsändaren till fraktsedeln foga de handlingar som behövs eller ställa dem till transportörens förfogande och ge honom alla erforderliga upplysningar.

§ 2 Transportören ska inte vara skyldig att undersöka om dessa handlingar och upplysningar är riktiga eller fullständiga. Avsändaren ska vara ansvarig gentemot transportören för alla skador som kan uppstå till följd av att dessa handlingar och upplysningar saknas, är ofullständiga eller oriktiga,

de faute du transporteur.

§ 3 Le transporteur est responsable des conséquences de la perte ou de l'utilisation irrégulière des documents mentionnés sur la lettre de voiture et qui accompagnent celle-ci ou qui lui ont été confiés, à moins que la perte ou le dommage occasionné par l'utilisation irrégulière de ces documents a eu pour cause des circonstances que le transporteur ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier. Toutefois, l'éventuelle indemnité n'exécède pas celle prévue en cas de perte de la marchandise.

§ 4 L'expéditeur, par une inscription portée sur la lettre de voiture, ou le destinataire qui donne un ordre conformément à l'article 18, § 3, peut demander:

- a) d'assister lui-même à l'accomplissement des formalités exigées par les douanes ou par d'autres autorités administratives ou de s'y faire représenter par un mandataire, pour fournir tous les renseignements et formuler toutes les observations utiles;
- b) d'accomplir lui-même les formalités exigées par les douanes ou par d'autres autorités administratives ou de les faire accomplir par un mandataire, dans la mesure où les lois et prescriptions de l'Etat où elles s'effectuent le permettent;
- c) de procéder au paiement des droits de douane et autres frais,

save in the case of fault of the carrier.

§ 3 The carrier shall be liable for any consequences arising from the loss or misuse of the documents referred to in the consignment note and accompanying it or deposited with the carrier, unless the loss of the documents or the loss or damage caused by the misuse of the documents has been caused by circumstances which the carrier could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent. Nevertheless any compensation payable shall not exceed that provided for in the event of loss of the goods.

§ 4 The consignor, by so indicating in the consignment note, or the consignee by giving orders as provided for in Article 18 § 3 may ask

- a) to be present himself or to be represented by an agent when the customs or other administrative formalities are carried out, for the purpose of furnishing any information or explanation required;
- b) to complete the customs or other administrative formalities himself or to have them completed by an agent, in so far as the laws and prescriptions of the State in which they are to be carried out so permit;
- c) to pay customs duties and other charges, when he or his agent

om felet inte beror på transportören.

§ 3 Transportören ska vara ansvarig för följderna av att de handlingar som nämns i fraktsedeln och åtföljer denna eller som har anförtrots honom går förlorade eller används på ett oriktigt sätt, om inte förlusten eller den skada som uppkommit genom att dessa handlingar använts på ett oriktigt sätt beror på omständigheter som transportören inte kunnat undvika eller förebygga följderna av. Ett eventuellt skadestånd får dock inte överstiga vad som skulle ha betalats vid förlust av godset.

§ 4 Avsändaren kan genom en anteckning i fraktsedeln, eller mottagaren kan genom en anvisning enligt artikel 18 § 3, begära att

- a) själv eller genom ombud få närvara för att lämna upplysningar och göra påpekanden, när de åtgärder vidtas som krävs av tullmyndigheter eller andra förvaltningsmyndigheter,
- b) själv eller genom ombud få vidta de åtgärder som krävs av tullmyndigheter eller andra förvaltningsmyndigheter, i den mån detta är tillåtet enligt lagar och bestämmelser i den stat där åtgärderna ska vidtas,
- c) få betala tullavgifter och andra kostnader, om han eller hans

lorsque lui-même ou son mandataire assiste à l'accomplissement des formalités exigées par les douanes ou par d'autres autorités administratives ou les accomplit, dans la mesure où les lois et prescriptions de l'Etat où elles s'effectuent le permettent.

Dans ces cas, ni l'expéditeur, ni le destinataire qui a le droit de disposition, ni leur mandataire ne peuvent prendre possession de la marchandise.

§ 5 Si, pour l'accomplissement des formalités exigées par les douanes ou par d'autres autorités administratives, l'expéditeur a désigné un lieu où les prescriptions en vigueur ne permettent pas de les accomplir, ou bien s'il a prescrit, pour ces formalités, tout autre mode de procéder qui ne peut pas être exécuté, le transporteur opère de la façon qui lui paraît être la plus favorable aux intérêts de l'ayant droit, et fait connaître à l'expéditeur les mesures prises.

§ 6 Si l'expéditeur a pris en charge le paiement des droits de douane, le transporteur peut accomplir les formalités douanières à son choix, soit en cours de route, soit au lieu de destination.

§ 7 Toutefois, le transporteur peut procéder conformément au § 5 si le destinataire n'a pas retiré la lettre de voiture dans le délai prévu par les prescriptions en vigueur au lieu de destination.

§ 8 L'expéditeur doit se conformer aux prescriptions des douanes ou

is present at or completes the customs or other administrative formalities, in so far as the laws and prescriptions of the State in which they are carried out permit such payment.

In such circumstances neither the consignor, nor the consignee who has the right of disposal, nor the agent of either may take possession of the goods.

§ 5 If, for the completion of the customs or other administrative formalities, the consignor has designated a place where the prescriptions in force do not permit their completion, or if he has stipulated for the purpose any other procedure which cannot be followed, the carrier shall act in the manner which appears to him to be the most favourable to the interests of the person entitled and shall inform the consignor of the measures taken.

§ 6 If the consignor has undertaken to pay customs duties, the carrier shall have the choice of completing customs formalities either in transit or at the destination place.

§ 7 However, the carrier may proceed in accordance with § 5 if the consignee has not taken possession of the consignment note within the period fixed by the prescriptions in force at the destination place.

§ 8 The consignor must comply with the prescriptions of customs or other adminis-

ombud är närvarande vid de åtgärder som krävs av tullmyndigheter eller andra förvaltningsmyndigheter eller om han själv vidtar dem, i den mån betalningen är tillåten enligt lagar och bestämmelser i den stat där åtgärderna ska vidtas.

I sådana fall får varken avsändaren eller den mottagare som har rätt att förfoga över godset, eller deras ombud, ta godset i besittning.

§ 5 Om avsändaren har angett en plats där de åtgärder som krävs av tullmyndigheter eller andra förvaltningsmyndigheter ska vidtas, och de föreskrifter som gäller på den platsen inte medger att åtgärderna vidtas där, eller om avsändaren för dessa åtgärder har lämnat andra anvisningar som inte kan följas, ska transportören förfara på det sätt som den anser vara förmånligast för den som har rätt till godset samt underrätta avsändaren om de vidtagna åtgärderna.

§ 6 Om avsändaren har åtagit sig att betala tullavgifterna kan transportören efter eget val ombesörja tullklareringen under transporten eller på bestämmelseplatsen.

§ 7 Transportören kan dock förfara enligt § 5 om mottagaren inte har övertagit fraktsedeln inom den tidsfrist som anges i de föreskrifter som gäller på bestämmelseplatsen.

§ 8 Avsändaren är skyldig att följa de föreskrifter som meddelas av tullmyndig-

d'autres autorités administratives au sujet de l'emballage et du bâchage des marchandises. Si l'expéditeur n'a pas emballé ou bâché les marchandises conformément à ces prescriptions, le transporteur peut y pourvoir; les frais en résultant grèvent la marchandise.

Article 16
Délais de livraison

§ 1 L'expéditeur et le transporteur conviennent du délai de livraison. A défaut d'une convention, ce délai ne peut être supérieur à celui résultant des §§ 2 à 4.

§ 2 Sous réserve des §§ 3 et 4, les délais maxima de livraison sont les suivants:

- a) pour les wagons complets
 - délai d'expédition 12 heures,
 - délai de transport, par fraction indivisible de 400 km 24 heures;
- b) pour les envois de détail
 - délai d'expédition 24 heures,
 - délai de transport, par fraction indivisible de 200 km 24 heures.

Les distances se rapportent à l'itinéraire convenu, à défaut, à l'itinéraire le plus court possible.

§ 3 Le transporteur peut fixer des délais supplémentaires d'une durée déterminée dans les cas suivants:

- a) envois empruntant

trative authorities with respect to the packing and sheeting of the goods. If the consignor has not packed or sheeted the goods in accordance with those prescriptions the carrier shall be entitled to do so; the resulting cost shall be charged against the goods.

Article 16
Transit periods

§ 1 The consignor and the carrier shall agree the transit period. In the absence of an agreement, the transit period must not exceed that which would result from the application of §§ 2 to 4.

§ 2 Subject to §§ 3 and 4, the maximum transit periods shall be as follows:

- a) for wagon-load consignments
 - period for consignment 12 hours,
 - period for carriage, for each 400 km or fraction thereof 24 hours;
- b) for less than wagon-load consignment
 - period for consignments 24 hours,
 - period for carriage, for each 200 km or fraction thereof 24 hours.

The distances shall relate to the agreed route or, in the absence thereof, to the shortest possible route.

§ 3 The carrier may fix additional transit periods of specified duration in the following cases:

- a) consignments to be carried

heter eller andra förvaltningsmyndigheter om godsets förpackning och om täckning med presenning. Om avsändaren inte har förpackat godset eller täckt det med presenning enligt dessa föreskrifter, får transportören ombesörja detta; kostnaderna i samband härmed ska påföras godset.

Artikel 16
Leveransfrister

§ 1 Avsändaren och transportören ska komma överens om leveransfristen. Om det inte finns någon överenskommelse får denna frist inte vara längre än den som anges i §§ 2-4.

§ 2 Om inte annat följer av §§ 3 och 4, ska de längsta leveransfristerna vara enligt följande:

- a) För hela vagnslaster
 - expedieringsfrist 12 timmar,
 - transportfrist, för varje påbörjad sträcka av 400 km 24 timmar,
- b) för styckeogodssändningar
 - expedieringsfrist 24 timmar,
 - transportfrist, för varje påbörjad sträcka av 200 km 24 timmar.

Avstånden ska avse den överenskomna transportsträckan eller, om sådan överenskommelse saknas, den kortaste möjliga transportsträckan.

§ 3 Transportören får fastställa tillägsfrister av viss bestämd längd i följande fall:

- a) Sändningar som transporteras

- | | | |
|---|--|--|
| <ul style="list-style-type: none">- des lignes dont l'écartement des rails est différent,- la mer ou une voie de navigation intérieure,- une route s'il n'existe pas de liaison ferroviaire; <p>b) circonstances extraordinaires entraînant un développement anormal du trafic ou des difficultés anormales d'exploitation.</p> <p>La durée des délais supplémentaires doit figurer dans les Conditions générales de transport.</p> | <ul style="list-style-type: none">- by lines of a different gauge,- by sea or inland waterway,- by road if there is no rail link; <p>b) exceptional circumstances causing an exceptional increase in traffic or exceptional operating difficulties.</p> <p>The duration of the additional transit periods must appear in the General Conditions of Carriage.</p> | <ul style="list-style-type: none">- över linjer med olika spårvidd,- till sjöss eller på inre vattenvägar,- på väg, om det inte finns någon järnvägsförbindelse, <p>b) under osedvanliga förhållanden som förorsakar en ovanlig ökning av trafiken eller ovanliga driftsvårigheter.</p> <p>Längden på tillägsfristerna ska anges i de allmänna transportvillkoren.</p> |
|---|--|--|

§ 4 Le délai de livraison commence à courir après la prise en charge de la marchandise; il est prolongé de la durée du séjour occasionné sans faute de la part du transporteur. Le délai de livraison est suspendu les dimanches et jours fériés légaux.

§ 4 The transit period shall start to run after the taking over of the goods; it shall be extended by the duration of a stay caused without any fault of the carrier. The transit period shall be suspended on Sundays and statutory holidays.

§ 4 Leveransfristen ska börja löpa efter det att godset har tagits emot; den ska förlängas med den fördröjning som förorsakats utan fel eller försummelse från transportörens sida. Leveransfristen ska avbrytas på söndagar och allmänna helgdagar.

Article 17
Livraison

Article 17
Delivery

Artikel 17
Utlämnning av gods

§ 1 Le transporteur doit remettre la lettre de voiture et livrer la marchandise au destinataire, au lieu de livraison prévu, contre décharge et paiement des créances résultant du contrat de transport.

§ 1 The carrier must hand over the consignment note and deliver the goods to the consignee at the place designated for delivery against receipt and payment of the amounts due according to the contract of carriage.

§ 1 Transportören ska på den avtalade utlämningsorten lämna ut fraktsedeln och godset till mottagaren mot kvitto på mottagandet och mot betalning av de belopp som ska erläggas enligt transportavtalet.

§ 2 Sont assimilés à la livraison au destinataire, lorsqu'ils sont effectués conformément aux prescriptions en vigueur au lieu de livraison:

§ 2 It shall be equivalent to delivery to the consignee if, in accordance with the prescriptions in force at the place of destination,

§ 2 Om följande åtgärder vidtas enligt de föreskrifter som gäller på utlämningsorten, ska de jämställas med utlämning till mottagaren:

- a) la remise de la marchandise aux autorités de douane ou d'octroi dans leurs locaux d'expédition ou dans leurs entrepôts, lorsque ceux-ci ne se trouvent pas sous la garde du

- a) the goods have been handed over to customs or octroi authorities at their premises or warehouses, when these are not subject to the carrier's supervision;

- a) godset överlämnas till en tull- eller skattemyndighet i en tjänste- eller lagerlokal som används av myndigheten och som inte står under transportörens uppsikt,

transporteur; b) l'entreposage auprès du transporteur de la marchandise ou son dépôt chez un commissionnaire-expéditeur ou dans un entrepôt public.	b) the goods have been deposited for storage with the carrier, with a forwarding agent or in a public warehouse.	b) godset läggs upp till förvaring hos transportören eller lämnas till en speditör eller ett allmänt lager för förvaring.
§ 3 Après l'arrivée de la marchandise au lieu de livraison, le destinataire peut demander au transporteur de lui remettre la lettre de voiture et de lui livrer la marchandise. Si la perte de la marchandise est constatée ou si la marchandise n'est pas arrivée à l'expiration du délai prévu à l'article 29, § 1, le destinataire peut faire valoir en son propre nom, à l'encontre du transporteur, les droits qui résultent pour lui du contrat de transport.	§ 3 After the arrival of the goods at the place of destination, the consignee may ask the carrier to hand over the consignment note and deliver the goods to him. If the loss of the goods is established or if the goods have not arrived on the expiry of the period provided for in Article 29 § 1, the consignee may assert, in his own name, his rights against the carrier under the contract of carriage.	§ 3 Sedan godset har kommit fram till utlämningsorten kan mottagaren fordra att transportören lämnar ut fraktsedeln och godset till honom. Om förlust av godset har fastställts eller om godset inte har kommit fram vid utgången av den frist som avses i artikel 29 § 1, kan mottagaren i eget namn göra sina rättigheter på grund av transportavtalet gällande gentemot transportören.
§ 4 L'ayant droit peut refuser l'acceptation de la marchandise, même après réception de la lettre de voiture et paiement des créances résultant du contrat de transport, tant qu'il n'a pas été procédé aux vérifications qu'il a requises en vue de constater un dommage allégué.	§ 4 The person entitled may refuse to accept the goods, even when he has received the consignment note and paid the charges resulting from the contract of carriage, so long as an examination which he has demanded in order to establish alleged loss or damage has not been carried out.	§ 4 Den som har rätt till godset får vägra att ta emot det, även efter det att han har erhållit fraktsedeln och betalat kostnaderna enligt transportavtalet, så länge en undersökning som han har begärt för att fastställa en påstådd skada inte har utförts.
§ 5 Pour le surplus, la livraison de la marchandise est effectuée conformément aux prescriptions en vigueur au lieu de livraison.	§ 5 In other respects, delivery of the goods shall be carried out in accordance with the prescriptions in force at the place of destination.	§ 5 I övrigt ska utlämningen av gods ske enligt de föreskrifter som gäller på utlämningsorten.
§ 6 Si la marchandise a été livrée sans encaissement préalable d'un remboursement grevant la marchandise, le transporteur est tenu d'indemniser l'expéditeur à concurrence du montant du remboursement, sauf son recours contre le destinataire.	§ 6 If the goods have been delivered without prior collection of a cash on delivery charge, the carrier shall be obliged to compensate the consignor up to the amount of the cash on delivery charge without prejudice to his right of recourse against the consignee.	§ 6 Om godset har levererats utan att efterkravsbeloppet dessförinnan har betalats, ska transportören vara skyldig att ersätta avsändaren, dock högst med efterkravets belopp, men utan inskränkning i hans rätt till återkrav gentemot mottagaren.

Article 18
Droit de disposer de la
marchandise

§ 1 L'expéditeur a le droit de disposer de la marchandise et de modifier, par des ordres ultérieurs, le contrat de transport. Il peut notamment demander au transporteur:

- a) d'arrêter le transport de la marchandise;
- b) d'ajourner la livraison de la marchandise;
- c) de livrer la marchandise à un destinataire différent de celui inscrit sur la lettre de voiture;
- d) de livrer la marchandise à un lieu différent de celui inscrit sur la lettre de voiture.

§ 2 Le droit pour l'expéditeur, même en possession du duplicata de la lettre de voiture, de modifier le contrat de transport s'éteint dans les cas où le destinataire:

- a) a retiré la lettre de voiture;
- b) a accepté la marchandise;
- c) a fait valoir ses droits conformément à l'article 17, § 3;
- d) est autorisé, conformément au § 3, à donner des ordres; à partir de ce moment, le transporteur doit se conformer aux ordres et aux instructions du destinataire.

§ 3 Le droit de modifier le contrat de transport appartient au destinataire dès l'établissement de la lettre de voiture, sauf mention contraire inscrite sur cette lettre par l'expéditeur.

Article 18
Right to dispose of the
goods

§ 1 The consignor shall be entitled to dispose of the goods and to modify the contract of carriage by giving subsequent orders. He may in particular ask the carrier

- a) to discontinue the carriage of the goods;
- b) to delay the delivery of the goods;
- c) to deliver the goods to a consignee different from the one entered on the consignment note;
- d) to deliver the goods at a place other than the place of destination entered on the consignment note.

§ 2 The consignor's right to modify the contract of carriage shall, notwithstanding that he is in possession of the duplicate of the consignment note, be extinguished in cases where the consignee

- a) has taken possession of the consignment note;
- b) has accepted the goods;
- c) has asserted his rights in accordance with Article 17 § 3;
- d) is entitled, in accordance with § 3, to give orders; from that time onwards, the carrier shall comply with the orders and instructions of the consignee.

§ 3 The consignee shall have the right to modify the contract of carriage from the time when the consignment note is drawn up, unless the consignor indicates to the contrary on the

Artikel 18
Rätt att förfoga över godset

§ 1 Avsändaren har rätt att förfoga över godset och att i efterhand ändra transportavtalet. Han får bland annat begära att transportören ska

- a) stoppa transporten av godset,
- b) skjuta upp utlämningen av godset,
- c) lämna ut godset till en annan mottagare än den som anges i fraktsedeln,
- d) lämna ut godset på en annan plats än den som anges i fraktsedeln.

§ 2 Avsändarens rätt att ändra transportavtalet upphör, även om han innehar fraktsedelsdubblen, när mottagaren har

- a) övertagit fraktsedeln,
- b) tagit emot godset,
- c) gjort sina rättigheter gällande enligt artikel 17 § 3,
- d) blivit berättigad, enligt § 3, att ändra transportavtalet; från denna tidpunkt åligger det transportören att följa mottagarens anvisningar.

§ 3 Mottagaren har rätt att ändra transportavtalet så snart fraktsedeln har upprättats, om inte avsändaren har angett något annat i fraktsedeln.

	consignment note.	
§ 4 Le droit pour le destinataire de modifier le contrat de transport s'éteint lorsqu'il:	§ 4 The consignee's right to modify the contract of carriage shall be extinguished in cases where he has	§ 4 Mottagarens rätt att ändra transportavtalet upphör när han har
a) a retiré la lettre de voiture;	a) taken possession of the consignment note;	a) övertagit fraktsedeln,
b) a accepté la marchandise;	b) accepted the goods;	b) tagit emot godset,
c) a fait valoir ses droits conformément à l'article 17, § 3;	c) asserted his rights in accordance with Article 17 § 3;	c) gjort sina rättigheter gällande enligt artikel 17 § 3,
d) a prescrit conformément au § 5 de livrer la marchandise à un tiers et lorsque celui-ci a fait valoir ses droits conformément à l'article 17, § 3.	d) given instructions for delivery of the goods to another person in accordance with § 5 and when that person has asserted his rights in accordance with Article 17 § 3.	d) givit anvisningar enligt § 5 om att godset ska lämnas ut till en annan person och denna person har gjort sina rättigheter gällande enligt artikel 17 § 3.
§ 5 Si le destinataire a prescrit de livrer la marchandise à un tiers, celui-ci n'est pas autorisé à modifier le contrat de transport.	§ 5 If the consignee has given instructions for delivery of the goods to another person, that person shall not be entitled to modify the contract of carriage.	§ 5 Om mottagaren har givit anvisningar om att godset ska lämnas ut till en annan person, har denna person inte rätt att ändra transportavtalet.
<i>Article 19</i> <i>Exercice du droit de disposition</i>	<i>Article 19</i> <i>Exercise of the right to dispose of the goods</i>	<i>Artikel 19</i> <i>Utövande av förfoganderätten</i>
§ 1 Lorsque l'expéditeur ou, dans le cas de l'article 18, § 3, le destinataire, veut modifier, par des ordres ultérieurs, le contrat de transport, celui-ci doit présenter au transporteur le duplicata de la lettre de voiture sur lequel doivent être portées les modifications.	§ 1 If the consignor or, in the case referred to in Article 18 § 3, the consignee wishes to modify the contract of carriage by giving subsequent orders, he must produce to the carrier the duplicate of the consignment note on which the modifications have to be entered.	§ 1 När avsändaren eller, i det fall som avses i artikel 18 § 3, mottagaren vill ändra transportavtalet i efterhand, ska han för transportören lägga fram den fraktsedelsdubblen i vilken ändringarna ska göras.
§ 2 L'expéditeur, ou dans le cas de l'article 18, § 3, le destinataire, doit dédommager le transporteur des frais et du préjudice qu'entraîne l'exécution des modifications ultérieures.	§ 2 The consignor or, in the case referred to in Article 18 § 3, the consignee must compensate the carrier for the costs and the prejudice arising from the carrying out of subsequent modifications.	§ 2 Avsändaren eller, i det fall som avses i artikel 18 § 3, mottagaren ska gottgöra transportören för de kostnader och den skada som det innebär att göra ändringarna i efterhand.
§ 3 L'exécution des modifications ultérieures doit être	§ 3 The carrying out of the subsequent modifications	§ 3 De ändringar som görs i efterhand måste, när anvis-

possible, licite et raisonnablement exigible au moment où les ordres parviennent à celui qui doit les exécuter et elle ne doit notamment ni entraver l'exploitation normale de l'entreprise du transporteur, ni porter préjudice aux expéditeurs ou destinataires d'autres envois.

§ 4 Les modifications ultérieures ne doivent pas avoir pour effet de diviser l'envoi.

§ 5 Lorsque, en raison des conditions prévues au § 3, le transporteur ne peut exécuter les ordres qu'il reçoit, il doit en aviser immédiatement celui dont émanent les ordres.

§ 6 En cas de faute du transporteur, celui-ci est responsable des conséquences de l'inexécution ou de l'exécution défectueuse d'une modification ultérieure. Toutefois, l'éventuelle indemnité n'excède pas celle prévue en cas de perte de la marchandise.

§ 7 Le transporteur, qui donne suite aux modifications ultérieures demandées par l'expéditeur sans exiger la présentation du duplicata de la lettre de voiture, est responsable du dommage en résultant envers le destinataire si le duplicata de la lettre de voiture a été transmis à ce dernier. Toutefois, l'éventuelle indemnité n'excède pas celle prévue en cas de perte de la marchandise.

Article 20
Empêchements au transport

§ 1 En cas d'empêchement au transport, le transporteur décide s'il est préférable de

must be possible, lawful and reasonable to require at the time when the orders reach the person who is to carry them out, and must in particular neither interfere with the normal working of the carrier's undertaking nor prejudice the consignors or consignees of other consignments.

§ 4 The subsequent modifications must not have the effect of splitting the consignment.

§ 5 When, by reason of the conditions provided for in § 3, the carrier cannot carry out the orders which he receives he shall immediately notify the person from whom the orders emanate.

§ 6 In the case of fault of the carrier he shall be liable for the consequences of failure to carry out an order or failure to carry it out properly. Nevertheless, any compensation payable shall not exceed that provided for in case of loss of the goods.

§ 7 If the carrier implements the consignor's subsequent modifications without requiring the production of the duplicate of the consignment note, the carrier shall be liable to the consignee for any loss or damage sustained by him if the duplicate has been passed on to the consignee. Nevertheless, any compensation payable shall not exceed that provided for in case of loss of the goods.

Article 20
Circumstances preventing carriage

§ 1 When circumstances prevent the carriage of goods, the carrier shall

ningen når den som ska göra ändringarna, vara möjliga, tillåtliga och rimliga att göra, och de får varken hindra den normala verksamheten i transportörens företag eller skada avsändarna eller mottagarna av andra sändningar.

§ 4 Ändringar i efterhand får inte innebära att sändningen delas upp.

§ 5 När transportören på grund av vad som sägs i § 3 inte kan utföra de anvisningar han får, ska han omedelbart underrätta den person som givit anvisningarna.

§ 6 Vid fel eller försummelse från transportörens sida ska denne vara ansvarig för följderna av att en ändring i efterhand inte görs eller görs bristfälligt. Eventuellt skadestånd får dock inte överstiga vad som skulle ha betalats vid förlust av godset.

§ 7 Om transportören genomför avsändarens ändringar i efterhand utan att kräva att fraktsedelsdubblotten visas upp, ska han vara ansvarig för den skada som mottagaren lider om fraktsedelsdubblotten har överlämnats till denne. Eventuellt skadestånd får dock inte överstiga vad som skulle ha betalats vid förlust av godset.

Artikel 20
Transporthinder

§ 1 Vid transporthinder ska transportören bestämma om det är lämpligt att han själv

transporter d'office la marchandise en modifiant l'itinéraire ou s'il convient, dans l'intérêt de l'ayant droit, de lui demander des instructions en lui fournissant toutes les informations utiles dont il dispose.

decide whether it is preferable to carry the goods as a matter of course by modifying the route or whether it is advisable, in the interest of the person entitled, to ask him for instructions while giving him any relevant information available to the carrier.

väljer en annan transportväg för godset eller om det ligger i den persons intresse som har rätt till godset att anvisningar begärs från denne, och därvid ge honom alla användbara upplysningar som transportören har tillgång till.

§ 2 Si la continuation du transport n'est pas possible, le transporteur demande des instructions à celui qui a le droit de disposer de la marchandise. Si le transporteur ne peut obtenir des instructions en temps utile, il doit prendre les mesures qui lui paraissent les plus favorables aux intérêts de celui qui a le droit de disposer de la marchandise.

§ 2 If it is impossible to continue carrying the goods, the carrier shall ask for instructions from the person who has the right to dispose of the goods. If the carrier is unable to obtain instructions within a reasonable time he must take such steps as seem to him to be in the best interests of the person entitled to dispose of the goods.

§ 2 Om det inte är möjligt att fortsätta transporten, ska transportören begära anvisningar av den som har rätt att förfoga över godset. Om transportören inte kan få anvisningarna i tid, ska han vidta de åtgärder som han anser vara mest fördelaktiga för den som har rätt att förfoga över godset.

Article 21
Empêchements à la livraison

Article 21
Circumstances preventing delivery

Artikel 21
Utlämningshinder

§ 1 En cas d'empêchement à la livraison, le transporteur doit prévenir sans délai l'expéditeur et lui demander des instructions, sauf si par une inscription sur la lettre de voiture l'expéditeur a demandé que la marchandise lui soit renvoyée d'office s'il survient un empêchement à la livraison.

§ 1 When circumstances prevent delivery, the carrier must without delay inform the consignor and ask him for instructions, save where the consignor has requested, by an entry in the consignment note, that the goods be returned to him as a matter of course in the event of circumstances preventing delivery.

§ 1 Om det föreligger hinder för godsets utlämning, ska transportören omedelbart underrätta avsändaren och begära anvisningar från denne, utom om avsändaren i fraktsedeln har begärt att godset utan vidare ska återsändas till honom ifall hinder för utlämning uppstår.

§ 2 Lorsque l'empêchement à la livraison cesse avant que les instructions de l'expéditeur soient parvenues au transporteur, la marchandise est livrée au destinataire. L'expéditeur doit en être avisé sans délai.

§ 2 When the circumstances preventing delivery cease to exist before arrival of instructions from the consignor to the carrier the goods shall be delivered to the consignee. The consignor must be notified without delay.

§ 2 Om hindret för utlämningen upphör innan avsändarens anvisningar har nått transportören, ska godset lämnas ut till mottagaren. Avsändaren ska omedelbart underrättas om detta.

§ 3 En cas de refus de la marchandise par le destinataire, l'expéditeur a le droit de donner des instructions, même s'il ne peut produire le duplicata de la

§ 3 If the consignee refuses the goods, the consignor shall be entitled to give instructions even if he is unable to produce the duplicate of the consign-

§ 3 Om mottagaren vägrar att ta emot godset, ska avsändaren ha rätt att ge anvisningar, även om han inte kan visa upp fraktsedelsdubblotten.

lettre de voiture.

ment note.

§ 4 Lorsque l'empêchement à la livraison intervient après que le destinataire a modifié le contrat de transport conformément à l'article 18, §§ 3 à 5, le transporteur doit aviser ce destinataire.

§ 4 When the circumstances preventing delivery arise after the consignee has modified the contract of carriage in accordance with Article 18 §§ 3 to 5 the carrier must notify the consignee.

§ 4 Om utlämningshindret uppstår efter det att mottagaren har ändrat transportavtalet enligt artikel 18 §§ 3–5, ska transportören underrätta mottagaren.

Article 22

Conséquences des empêchements au transport et à la livraison

Article 22

Consequences of circumstances preventing carriage and delivery

Artikel 22

Följder av transporthinder och utlämningshinder

§ 1 Le transporteur a droit au remboursement des frais que lui cause:

§ 1 The carrier shall be entitled to recover the costs occasioned by

§ 1 Transportören ska ha rätt till återbetalning av kostnader som uppkommit på grund av

- a) sa demande d'instructions,
- b) l'exécution des instructions reçues,
- c) le fait que les instructions demandées ne lui parviennent pas ou pas à temps,
- d) le fait qu'il a pris une décision conformément à l'article 20, § 1, sans avoir demandé des instructions,

- a) his request for instructions,
- b) the carrying out of instructions received,
- c) the fact that instructions requested do not reach him or do not reach him in time,
- d) the fact that he has taken a decision in accordance with Article 20 § 1, without having asked for instructions,

- a) att han begärt anvisningar,
- b) att han genomfört erhållna anvisningar,
- c) att de begärda anvisningarna inte når honom eller inte når honom i tid,
- d) att han fattat ett beslut enligt artikel 20 § 1 utan att ha begärt anvisningar,

à moins que ces frais ne soient la conséquence de sa faute. Il peut notamment percevoir le prix de transport applicable par l'itinéraire emprunté et dispose des délais correspondants à ce dernier.

unless such costs were caused by his fault. The carrier may in particular recover the carriage charge applicable to the route followed and shall be allowed the transit periods applicable to such route.

om inte dessa kostnader beror på fel eller försumelse från hans sida. Han får i synnerhet uppbära den frakt som är tillämplig för den tillryggalagda transportsträckan och ska ha rätt till de leveransfrister som gäller för denna sträcka.

§ 2 Dans les cas visés à l'article 20, § 2 et à l'article 21, § 1, le transporteur peut décharger immédiatement la marchandise aux frais de l'ayant droit. Après ce déchargement, le transport est réputé terminé. Le transporteur assume alors la garde de la marchandise pour le compte de l'ayant droit. Il peut toutefois confier la marchandise à un tiers et n'est alors responsable que du choix judi-

§ 2 In the cases referred to in Article 20 § 2 and Article 21 § 1 the carrier may immediately unload the goods at the cost of the person entitled. Thereupon the carriage shall be deemed to be at an end. The carrier shall then be in charge of the goods on behalf of the person entitled. He may, however, entrust them to a third party, and shall then be responsible only for the

§ 2 I de fall som avses i artikel 20 § 2 och i artikel 21 § 1 får transportören omedelbart lossa godset vilket ska bekostas av den som har rätt till det. Efter denna lossning ska transporten anses vara avslutad. Transportören ska då ta hand om godset för den berättigades räkning. Han får dock anförtro godset till en annan person och ska då endast ansvara för att vara omdömesgill i sitt val av

cieux de ce tiers. La marchandise reste grevée des créances résultant du contrat de transport et de tous autres frais.

§ 3 Le transporteur peut faire procéder à la vente de la marchandise sans attendre d'instructions de l'ayant droit lorsque la nature périssable ou l'état de la marchandise le justifie ou lorsque les frais de garde sont disproportionnés par rapport à la valeur de la marchandise. Dans les autres cas, il peut également faire procéder à la vente lorsque, dans un délai raisonnable, il n'a pas reçu de l'ayant droit des instructions contraires dont l'exécution puisse équitablement être exigée.

§ 4 Si la marchandise a été vendue, le produit de la vente, déduction faite des frais grevant la marchandise, doit être mis à la disposition de l'ayant droit. Si le produit est inférieur à ces frais, l'expéditeur doit payer la différence.

§ 5 La façon de procéder en cas de vente est déterminée par les lois et les prescriptions en vigueur au lieu où se trouve la marchandise, ou par les usages de ce lieu.

§ 6 Si, en cas d'empêchement au transport ou à la livraison, l'expéditeur ne donne pas d'instructions en temps utile et si l'empêchement au transport ou à la livraison ne peut être supprimé conformément aux §§ 2 et 3, le transporteur peut renvoyer la marchandise à l'expéditeur ou, si justifié, la

exercise of reasonable care in the choice of such third party. The charges due under the contract of carriage and all other costs shall remain chargeable against the goods.

§ 3 The carrier may proceed to the sale of the goods, without awaiting instructions from the person entitled, if this is justified by the perishable nature or the condition of the goods or if the costs of storage would be out of proportion to the value of the goods. In other cases he may also proceed to the sale of the goods if within a reasonable time he has not received from the person entitled instructions to the contrary which he may reasonably be required to carry out.

§ 4 If the goods have been sold, the proceeds of sale, after deduction of the costs chargeable against the goods, must be placed at the disposal of the person entitled. If the proceeds of sale are less than those costs, the consignor must pay the difference.

§ 5 The procedure in the case of sale shall be determined by the laws and prescriptions in force at, or by the custom of, the place where the goods are situated.

§ 6 If the consignor, in the case of circumstances preventing carriage or delivery, fails to give instructions within a reasonable time and if the circumstances preventing carriage or delivery cannot be eliminated in accordance with §§ 2 and 3, the carrier may return the goods to the

denna person. Kostnaderna som uppkommit till följd av transportavtalet och alla andra kostnader ska bestå.

§ 3 Transportören får låta godset gå till försäljning utan att vänta på anvisningar från den som har rätt till godset, när detta är motiverat på grund av godsets begränsade hållbarhet eller skick eller när lagringskostnaderna inte står i proportion till godsets värde. I andra fall får han även låta godset gå till försäljning om han inte inom skälig tid från den som har rätt till godset har fått andra anvisningar som det är skäligt att kräva att han ska följa.

§ 4 Om godset har sålts ska försäljningsbeloppet efter avdrag för de kostnader som belastar godset ställas till den berättigades förfogande. Om försäljningsbeloppet understiger dessa avgifter, ska avsändaren betala mellanskillnaden.

§ 5 I händelse av försäljning ska förfarandet bestämmas av de lagar och bestämmelser som gäller på den plats där godset finns, eller av praxis på denna plats.

§ 6 Om avsändaren vid transporthinder eller utlämningshinder inte lämnar anvisningar inom rimlig tid och om transporthindret eller utlämningshindret inte kan undanröjas enligt §§ 2 och 3, får transportören återsända godset till avsändaren eller, om det är berättigat, förstöra det på dennes bekostnad.

détruire, aux frais de ce
demier. consignor or, if it is justi-
fied, destroy them, at the
cost of the consignor.

Titre III
Responsabilité

Title III
Liability

Avdelning III
Ansvar

Article 23
Fondement de la
responsabilité

Article 23
Basis of liability

Artikel 23
Förutsättningar för ansvar

§ 1 Le transporteur est responsable du dommage résultant de la perte totale ou partielle et de l'avarie de la marchandise survenues à partir de la prise en charge de la marchandise jusqu'à la livraison, ainsi que du dommage résultant du dépassement du délai de livraison, quelle que soit l'infrastructure ferroviaire utilisée.

§ 1 The carrier shall be liable for loss or damage resulting from the total or partial loss of, or damage to, the goods between the time of taking over of the goods and the time of delivery and for the loss or damage resulting from the transit period being exceeded, whatever the railway infrastructure used.

§ 1 Transportören ska vara ansvarig för skada som uppkommer till följd av att godset helt eller delvis går förlorat eller skadas under tiden från det att godset tas emot till dess att det lämnas ut samt för skada som uppkommer till följd av att leveransfristen överskrids, oavsett vilken järnvägsinfrastruktur som används.

§ 2 Le transporteur est déchargé de cette responsabilité dans la mesure où la perte, l'avarie ou le dépassement du délai de livraison a eu pour cause une faute de l'ayant droit, un ordre de celui-ci ne résultant pas d'une faute du transporteur, un vice propre de la marchandise (détérioration intérieure, déchet de route, etc.) ou des circonstances que le transporteur ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier.

§ 2 The carrier shall be relieved of this liability to the extent that the loss or damage or the exceeding of the transit period was caused by the fault of the person entitled, by an order given by the person entitled other than as a result of the fault of the carrier, by an inherent defect in the goods (decay, wastage etc.) or by circumstances which the carrier could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent.

§ 2 Transportören ska vara fri från detta ansvar i den mån förlusten, skadan eller överskridandet av leveransfristen beror på fel eller försummelse av den skadelidande, på en anvisning av denne som inte har föranletts av fel eller försummelse från transportörens sida, på fel i själva godset (inre förstöring, avdunstning, osv.) eller på omständigheter som transportören inte hade kunnat undgå och vars följder han inte kunnat förebygga.

§ 3 Le transporteur est déchargé de cette responsabilité dans la mesure où la perte ou l'avarie résulte des risques particuliers inhérents à un ou plusieurs des faits ci-après:

§ 3 The carrier shall be relieved of this liability to the extent that the loss or damage arises from the special risks inherent in one or more of the following circumstances:

§ 3 Transportören ska vara fri från detta ansvar i den mån förlusten eller skadan härrör från en sådan särskild risk som är förbunden med ett eller flera av följande förhållanden:

a) transport effectué en wagon découvert en vertu des Conditions générales de transport ou lorsque cela a été expressément convenu et inscrit sur la lettre de voiture; sous réserve

a) carriage in open wagons pursuant to the General Conditions of Carriage or when it has been expressly agreed and entered in the consignment note; subject to damage sustained by

a) Godset har transporterats i öppen vagn enligt de allmänna transportvillkoren eller när detta har avtalats särskilt och antecknats i fraktsedeln. Med undantag för skador som

	<p>des dommages subis par les marchandises à la suite d'influences atmosphériques, les marchandises chargées en unités de transport intermodal et dans des véhicules routiers fermés acheminés par des wagons ne sont pas considérées comme étant transportées en wagon découvert; si, pour le transport des marchandises en wagons découverts, l'expéditeur utilise des bâches, le transporteur assume la même responsabilité que celle qui lui incombe pour le transport en wagons découverts non bâchés, même s'il s'agit des marchandises qui, selon les Conditions générales de transport, ne sont pas transportées en wagons découverts;</p>	<p>the goods because of atmospheric influences, goods carried in intermodal transport units and in closed road vehicles carried on wagons shall not be considered as being carried in open wagons; if for the carriage of goods in open wagons, the consignor uses sheets, the carrier shall assume the same liability as falls to him for carriage in open wagons without sheeting, even in respect of goods which, according to the General Conditions of Carriage, are not carried in open wagons;</p>	<p>uppkommer på godset till följd av atmosfärisk inverkan ska gods som lastats på intermodal lastbärare och slutna vägfordon som transporteras på vagnar inte anses vara transporterade i öppna vagnar. Om avsändaren för transport av gods i öppna vagnar använder presenning som täckning, ska transportören ha samma ansvar som det som åligger honom vid transport i öppna vagnar som inte är täckta med presenning, även om det är fråga om gods som enligt de allmänna transportreglerna inte transporteras i öppna vagnar.</p>
b)	<p>absence ou défectuosité de l'emballage pour les marchandises exposées par leur nature à des pertes ou des avaries quand elles ne sont pas emballées ou sont mal emballées;</p>	<p>b) absence or inadequacy of packaging in the case of goods which by their nature are liable to loss or damage when not packed or when not packed properly;</p>	<p>b) Godset är inte förpackat eller är bristfälligt förpackat, om godsets beskaffenhet gör det utsatt för svinn eller skada när förpackningen är bristfällig eller saknas.</p>
c)	<p>chargement des marchandises par l'expéditeur ou déchargement par le destinataire;</p>	<p>c) loading of the goods by the consignor or unloading by the consignee;</p>	<p>c) Godset har lastats av avsändaren eller lossats av mottagaren.</p>
d)	<p>nature de certaines marchandises exposées, par des causes inhérentes à celle-ci même, à la perte totale ou partielle ou à l'avarie notamment par bris, rouille, détérioration intérieure et spontanée, dessiccation, déperdition;</p>	<p>d) the nature of certain goods which particularly exposes them to total or partial loss or damage, especially through breakage, rust, interior and spontaneous decay, desiccation or wastage;</p>	<p>d) Godsets beskaffenhet gör det utsatt för fara att helt eller delvis gå förlorat eller skadas, särskilt genom bräckning, rost, inre självförstöring, uttorkning eller svinn.</p>
e)	<p>désignation ou numérotation irrégulière, inexacte ou incomplète de colis;</p>	<p>e) irregular, incorrect or incomplete description or numbering of packages;</p>	<p>e) Godset har betecknats eller numrerats på ett otydligt, oriktigt eller ofullständigt sätt.</p>
f)	<p>transport d'animaux</p>	<p>f) carriage of live</p>	<p>f) Transporten gäller le-</p>

vivants;
g) transport qui, en vertu des dispositions applicables ou de conventions entre l'expéditeur et le transporteur et indiquées sur la lettre de voiture, doit être effectué sous escorte, si la perte ou l'avarie résulte d'un risque que l'escorte avait pour but d'éviter.

animals;
g) carriage which, pursuant to applicable provisions or agreements made between the consignor and the carrier and entered on the consignment note, must be accompanied by an attendant, if the loss or damage results from a risk which the attendant was intended to avert.

vande djur.
g) Det är fråga om en transport som enligt tillämpliga bestämmelser eller enligt en överenskommelse mellan avsändaren och transportören som har tagits in i fraktsedeln ska åtföljas av en tillsynsman, om förlusten eller skadan har uppkommit som en följd av en sådan fara som skulle avvärjas genom att tillsynsmannen följde med.

Article 24
Responsabilité en cas de transport de véhicules ferroviaires en tant que marchandise

§ 1 Dans le cas de transport de véhicules ferroviaires roulant sur leurs propres roues et remis au transport en tant que marchandise, le transporteur répond du dommage résultant de la perte ou de l'avarie du véhicule ou de ses pièces survenue à partir de la prise en charge jusqu'à la livraison ainsi que du dommage résultant du dépassement du délai de livraison, à moins qu'il ne prouve que le dommage ne résulte pas de sa faute.

§ 2 Le transporteur ne répond pas du dommage résultant de la perte des accessoires qui ne sont pas inscrits sur les deux côtés du véhicule ou non mentionnés sur l'inventaire qui l'accompagne.

Article 25
Charge de la preuve

§ 1 La preuve que la perte, l'avarie ou le dépassement du délai de livraison a eu

Article 24
Liability in case of carriage of railway vehicles as goods

§ 1 In case of carriage of railway vehicles running on their own wheels and consigned as goods, the carrier shall be liable for the loss or damage resulting from the loss of, or damage to, the vehicle or to its removable parts arising between the time of taking over for carriage and the time of delivery and for loss or damage resulting from exceeding the transit period, unless he proves that the loss or damage was not caused by his fault.

§ 2 The carrier shall not be liable for loss or damage resulting from the loss of accessories which are not mentioned on both sides of the vehicle or in the inventory which accompanies it.

Article 25
Burden of proof

§ 1 The burden of proving that the loss, damage or exceeding of the transit

Artikel 24
Ansvar vid transport av järnvägsfordon som gods

§ 1 Vid transport av järnvägsfordon som rullar på egna hjul och som lämnas till transport som gods ska transportören vara ansvarig för skada som uppkommer till följd av att fordonet eller dess lösa delar förloras eller skadas under tiden från det att godset tas emot till dess att det lämnas ut samt skada som uppkommer till följd av att leveransfristen överskrids, om transportören inte kan visa att skadan inte har uppkommit genom fel eller försummelse från hans sida.

§ 2 Transportören ska inte vara ansvarig för skada som uppkommer till följd av förlust av tillbehör som inte finns angivna på fordonets båda långsidor eller på den inventarieförteckning som åtföljer fordonet.

Artikel 25
Bevisskyldighet

§ 1 Det ska ankomma på transportören att visa att förlusten, skadan eller

pour cause un des faits prévus à l'article 23, § 2 incombe au transporteur.

period was due to one of the causes specified in Article 23 § 2 shall lie on the carrier.

leveransfristens överskridande har orsakats av något sådant förhållande som avses i artikel 23 § 2.

§ 2 Lorsque le transporteur établit que la perte ou l'avarie a pu résulter, étant donné les circonstances de fait, d'un ou de plusieurs des risques particuliers prévus à l'article 23, § 3, il y a présomption qu'elle en résulte. L'ayant droit conserve toutefois le droit de prouver que le dommage n'a pas eu pour cause, totalement ou partiellement, l'un de ces risques.

§ 2 When the carrier establishes that, having regard to the circumstances of a particular case, the loss or damage could have arisen from one or more of the special risks referred to in Article 23 § 3, it shall be presumed that it did so arise. The person entitled shall, however, have the right to prove that the loss or damage was not attributable either wholly or in part to one of those risks.

§ 2 Om transportören visar att förlusten eller skadan med hänsyn till de föreliggande omständigheterna kan vara en följd av en eller flera av de särskilda risker som anges i artikel 23 § 3, ska det antas att så är fallet. Den som har rätt till godset får dock styrka att förlusten eller skadan inte alls eller inte uteslutande är en följd av en sådan risk.

§ 3 La présomption selon le § 2 n'est pas applicable dans le cas prévu à l'article 23, § 3, lettre a) s'il y a perte d'une importance anormale ou perte de colis.

§ 3 The presumption according to § 2 shall not apply in the case provided for in Article 23 § 3, letter a) if an abnormally large quantity has been lost or if a package has been lost.

§ 3 Antagandet enligt § 2 får inte göras i det fall som avses i artikel 23 § 3 a, när det är fråga om en onormalt stor förlust eller om förlust av hela kollin.

Article 26
Transporteurs subséquents

Lorsqu'un transport faisant l'objet d'un contrat de transport unique est effectué par plusieurs transporteurs subséquents, chaque transporteur prenant en charge la marchandise avec la lettre de voiture participe au contrat de transport conformément aux stipulations de la lettre de voiture et assume les obligations qui en découlent. Dans ce cas, chaque transporteur répond de l'exécution du transport sur le parcours total jusqu'à la livraison.

Article 26
Successive carriers

If carriage governed by a single contract is performed by several successive carriers, each carrier, by the very act of taking over the goods with the consignment note, shall become a party to the contract of carriage in accordance with the terms of that document and shall assume the obligations arising therefrom. In such a case each carrier shall be responsible in respect of carriage over the entire route up to delivery.

Artikel 26
Efterföljande transportörer

När en transport som omfattas av ett enda transportavtal utförs av flera efterföljande transportörer, ska varje transportör genom att ta emot godset med fraktsedeln bli part i transportavtalet i enlighet med villkoren i fraktsedeln och ta på sig de skyldigheter som följer av detta. I ett sådant fall ska varje transportör vara ansvarig för transporten under hela transportsträckan till dess att godset har lämnats ut.

Article 27
Transporteur substitué

§ 1 Lorsque le transporteur a confié, en tout ou en partie, l'exécution du transport à un transporteur substitué, que ce soit ou

Article 27
Substitute carrier

§ 1 Where the carrier has entrusted the performance of the carriage, in whole or in part, to a substitute carrier, whether or not in

Artikel 27
Faktisk transportör

§ 1 När en transportör helt eller delvis har anförtrott transporten till en faktisk transportör, oavsett om det sker i enlighet med en

non dans l'exercice d'une faculté qui lui est reconnue dans le contrat de transport, le transporteur n'en demeure pas moins responsable de la totalité du transport.

§ 2 Toutes les dispositions des présentes Règles uniformes régissant la responsabilité du transporteur s'appliquent également à la responsabilité du transporteur substitué pour le transport effectué par ses soins. Les articles 36 et 41 s'appliquent lorsqu'une action est intentée contre les agents et toutes autres personnes au service desquelles le transporteur substitué recourt pour l'exécution du transport.

§ 3 Toute convention particulière par laquelle le transporteur assume des obligations qui ne lui incombent pas en vertu des présentes Règles uniformes ou renonce à des droits qui lui sont conférés par ces Règles uniformes est sans effet à l'égard du transporteur substitué qui ne l'a pas acceptée expressément et par écrit. Que le transporteur substitué ait ou non accepté cette convention, le transporteur reste néanmoins lié par les obligations ou les renonciations qui résultent de ladite convention particulière.

§ 4 Lorsque et pour autant que le transporteur et le transporteur substitué sont responsables, leur responsabilité est solidaire.

§ 5 Le montant total de l'indemnité dû par le transporteur, le transporteur substitué ainsi que leurs agents et les autres personnes au service desquelles ils recourent pour

pursuance of a right under the contract of carriage to do so, the carrier shall nevertheless remain liable in respect of the entire carriage.

§ 2 All the provisions of these Uniform Rules governing the liability of the carrier shall also apply to the liability of the substitute carrier for the carriage performed by him. Articles 36 and 41 shall apply if an action is brought against the servants and any other persons whose services the substitute carrier makes use of for the performance of the carriage.

§ 3 Any special agreement under which the carrier assumes obligations not imposed by these Uniform Rules or waives rights conferred by these Uniform Rules shall be of no effect in respect of the substitute carrier who has not accepted it expressly and in writing. Whether or not the substitute carrier has accepted it, the carrier shall nevertheless remain bound by the obligations or waivers resulting from such special agreement.

§ 4 Where and to the extent that both the carrier and the substitute carrier are liable, their liability shall be joint and several.

§ 5 The aggregate amount of compensation payable by the carrier, the substitute carrier and their servants and other persons whose services they make use of for the performance of the

möjlighet som medges i transportavtalet eller ej, ska transportören ändå vara ansvarig för hela transporten.

§ 2 Alla bestämmelser i dessa enhetliga rättsregler som rör transportörens ansvar gäller också den faktiska transportörens ansvar för den transport denne utför. Artiklarna 36 och 41 ska tillämpas när talan förs mot de anställda eller andra personer vilkas tjänster den faktiska transportören anlitar för att utföra transporten.

§ 3 Särskilda överenskommelser genom vilka transportören åtar sig förpliktelser som inte krävs enligt dessa enhetliga rättsregler eller avstår från rättigheter som följer av dessa enhetliga rättsregler ska inte gälla gentemot en faktisk transportör som inte uttryckligen och skriftligen har godtagit dem. Oavsett om den faktiska transportören har godtagit en särskild överenskommelse eller ej, ska transportören vara bunden av de skyldigheter eller avståenden som följer av den.

§ 4 När och i den mån både transportören och den faktiska transportören är ansvariga ska ansvaret vara solidariskt.

§ 5 Det sammanlagda ersättningsbelopp som ska betalas av transportören, den faktiska transportören samt deras anställda och andra personer vilkas tjänster de anlitar för att

l'exécution du transport, n'excède pas les limites prévues aux présentes Règles uniformes.

§ 6 Le présent article ne porte pas atteinte aux droits de recours pouvant exister entre le transporteur et le transporteur substitué.

Article 28
Présomption de dommage en cas de réexpédition

§ 1 Lorsqu'un envoi expédié conformément aux présentes Règles uniformes a fait l'objet d'une réexpédition soumise à ces mêmes Règles et qu'une perte partielle ou une avarie est constatée après cette réexpédition, il y a présomption qu'elle s'est produite sous l'empire du dernier contrat de transport, si l'envoi est resté sous la garde du transporteur et a été réexpédié tel qu'il est arrivé au lieu de réexpédition.

§ 2 Cette présomption est également applicable lorsque le contrat de transport antérieur à la réexpédition n'était pas soumis aux présentes Règles uniformes, si celles-ci avaient été applicables en cas d'expédition directe entre le premier lieu d'expédition et le dernier lieu de destination.

§ 3 Cette présomption est en outre applicable lorsque le contrat de transport antérieur à la réexpédition était soumis à une convention concernant le transport international ferroviaire direct de marchandises et de nature comparable aux présentes Règles uniformes, et lorsque cette convention contient une même présomption de droit

carriage shall not exceed the limits provided for in these Uniform Rules.

§ 6 This article shall not prejudice rights of recourse which may exist between the carrier and the substitute carrier.

Article 28
Presumption of loss or damage in case of reconsignment

§ 1 When a consignment consigned in accordance with these Uniform Rules has been reconsigned subject to these same Rules and partial loss or damage has been ascertained after that reconsignment, it shall be presumed that it occurred under the latest contract of carriage if the consignment remained in the charge of the carrier and was reconsigned in the same condition as when it arrived at the place from which it was reconsigned.

§ 2 This presumption shall also apply when the contract of carriage prior to the reconsignment was not subject to these Uniform Rules, if these Rules would have applied in the case of a through consignment from the first place of consignment to the final place of destination.

§ 3 This presumption shall also apply when the contract of carriage prior to the reconsignment was subject to a convention concerning international through carriage of goods by rail comparable with these Uniform Rules, and when this convention contains the same presumption of law in favour of consignments consigned in

utföra transporten, ska inte överstiga de gränser som anges i dessa enhetliga rättsregler.

§ 6 Denna artikel ska inte påverka den rätt till återkrav som kan föreligga mellan transportören och den faktiska transportören.

Artikel 28
Antagande om skada vid nyinlämning

§ 1 När en försändelse som har transporterats enligt dessa enhetliga rättsregler har nyinlämnats enligt samma rättsregler och en partiell förlust eller en skada har fastställts efter nyinlämningen, ska det antas att förlusten eller skadan har uppstått under den tid då det senaste transportavtalet fullgjordes, om försändelsen hela tiden har varit i transportörens vård och den har nyinlämnats sådan den kom fram till nyinlämningsplatsen.

§ 2 Ett sådant antagande ska även gälla när transportavtalet före nyinlämningen inte omfattades av dessa enhetliga rättsregler, om reglerna hade varit tillämpliga vid en genomgående transport mellan den första avsändningsplatsen och den slutliga bestämmelseplatsen.

§ 3 Ett sådant antagande ska vidare gälla när transportavtalet före nyinlämningen omfattades av en konvention om genomgående internationell järnvägstransport av gods som är jämförlig med dessa enhetliga rättsregler och när den konventionen innehåller samma rättsliga antagande till förmån för sänd-

en faveur des envois expédiés conformément à ces Règles uniformes.

Article 29

Présomption de perte de la marchandise

§ 1 L'ayant droit peut, sans avoir à fournir d'autres preuves, considérer la marchandise comme perdue quand elle n'a pas été livrée au destinataire ou tenue à sa disposition dans les trente jours qui suivent l'expiration des délais de livraison.

§ 2 L'ayant droit, en recevant le paiement de l'indemnité pour la marchandise perdue, peut demander par écrit à être avisé sans délai dans le cas où la marchandise est retrouvée au cours de l'année qui suit le paiement de l'indemnité. Le transporteur donne acte par écrit de cette demande.

§ 3 Dans les trente jours qui suivent la réception de l'avis visé au § 2, l'ayant droit peut exiger que la marchandise lui soit livrée contre paiement des créances résultant du contrat de transport et contre restitution de l'indemnité reçue, déduction faite, le cas échéant, des frais qui auraient été compris dans cette indemnité. Néanmoins, il conserve ses droits à indemnité pour dépassement du délai de livraison prévu aux articles 33 et 35.

§ 4 A défaut soit de la demande visée au § 2, soit d'instructions données dans le délai prévu au § 3, ou encore si la marchandise est retrouvée plus d'un an après le paiement de l'indemnité,

accordance with these Uniform Rules.

Article 29

Presumption of loss of the goods

§ 1 The person entitled may, without being required to furnish further proof, consider the goods as lost when they have not been delivered to the consignee or placed at his disposal within thirty days after the expiry of the transit periods.

§ 2 The person entitled may, on receipt of the payment of compensation for the goods lost, make a written request to be notified without delay should the goods be recovered within one year after the payment of compensation. The carrier shall acknowledge such request in writing.

§ 3 Within thirty days after receipt of a notification referred to in § 2, the person entitled may require the goods to be delivered to him against payment of the costs resulting from the contract of carriage and against refund of the compensation received, less, where appropriate, costs which may have been included therein. Nevertheless he shall retain his rights to claim compensation for exceeding the transit period provided for in Articles 33 and 35.

§ 4 In the absence of the request referred to in § 2 or of instructions given within the period specified in § 3, or if the goods are recovered more than one year after the payment of

ningar som görs enligt dessa enhetliga rättsregler.

Artikel 29

Antagande att gods har gått förlorat

§ 1 Utan att behöva lägga fram ytterligare bevisning får den som har rätt till godset anse godset som förlorat om det inte har lämnats ut till mottagaren eller hållits tillgängligt för honom inom 30 dagar efter leveransfristens utgång.

§ 2 När en skadelidande tar emot ersättning för förlorat gods, får han skriftligen begära att han ska underättas omedelbart om godset kommer till rätta inom ett år efter det att ersättning har utbetalats. Transportören ska skriftligen bekräfta en sådan begäran.

§ 3 Inom 30 dagar efter det att den berättigade har fått den underrättelse som avses i § 2 får han begära att godset lämnas ut till honom mot betalning av kostnaderna enligt transportavtalet och mot återbetalning av den ersättning som han har fått, i förekommande fall med avdrag för de kostnader som kan ha räknats in i ersättningen. Han ska dock behålla rätten till ersättning för att leveransfristen har överskridits enligt artiklarna 33 och 35.

§ 4 Om någon begäran inte framställs enligt § 2 eller anvisningar inte ges inom den frist som anges i § 3, eller om godset kommer till rätta senare än ett år efter den dag då ersättningen

le transporteur en dispose conformément aux lois et prescriptions en vigueur au lieu où se trouve la marchandise.

Article 30
Indemnité en cas de perte

§ 1 En cas de perte totale ou partielle de la marchandise, le transporteur doit payer, à l'exclusion de tous autres dommages-intérêts, une indemnité calculée d'après le cours à la bourse, à défaut d'après le prix courant sur le marché et, à défaut de l'un et de l'autre, d'après la valeur usuelle des marchandises de mêmes nature et qualité, aux jour et lieu où la marchandise a été prise en charge.

§ 2 L'indemnité n'exécède pas 17 unités de compte par kilogramme manquant de masse brute.

§ 3 En cas de perte d'un véhicule ferroviaire, roulant sur ses propres roues et remis au transport en tant que marchandise, ou d'une unité de transport intermodal, ou de leurs pièces, l'indemnité est limitée, à l'exclusion de tous autres dommages-intérêts, à la valeur usuelle du véhicule ou de l'unité de transport intermodal ou de leurs pièces, aux jour et lieu de la perte. S'il est impossible de constater le jour ou le lieu de la perte, l'indemnité est limitée à la valeur usuelle aux jour et lieu de la prise en charge.

§ 4 Le transporteur doit restituer, en outre, le prix de transport, les droits de

compensation, the carrier shall dispose of them in accordance with the laws and prescriptions in force at the place where the goods are situated.

Article 30
Compensation for loss

§ 1 In case of total or partial loss of the goods, the carrier must pay, to the exclusion of all other damages, compensation calculated according to the commodity exchange quotation or, if there is no such quotation, according to the current market price, or if there is neither such quotation nor such price, according to the usual value of goods of the same kind and quality on the day and at the place where the goods were taken over.

§ 2 Compensation shall not exceed 17 units of account per kilogramme of gross mass short.

§ 3 In case of loss of a railway vehicle running on its own wheels and consigned as goods, or of an intermodal transport unit, or of their removable parts, the compensation shall be limited, to the exclusion of all other damages, to the usual value of the vehicle or the intermodal transport unit, or their removable parts, on the day and at the place of loss. If it is impossible to ascertain the day or the place of the loss, the compensation shall be limited to the usual value on the day and at the place where the vehicle has been taken over by the carrier.

§ 4 The carrier must, in addition, refund the carriage charge, customs

betalades ut, får transportören förfoga över godset enligt gällande lagar och bestämmelser på den plats där godset finns.

Artikel 30
Ersättning vid förlust

§ 1 För gods som har gått helt eller delvis förlorat ska transportören betala ersättning med ett belopp som beräknas efter börspriset eller, om börspris saknas, efter marknadspriset, eller om båda dessa värden saknas, efter det gängse värdet av gods av samma slag och kvalitet på avsändningsorten vid den tidpunkt då godset togs emot. Någon ytterligare ersättning utgår inte.

§ 2 Ersättningen får inte överstiga 17 beräkningsenheter per kilogram av förlusten i bruttovikt.

§ 3 Vid förlust av ett järnvägsfordon som rullar på egna hjul och som lämnas till transport som gods, eller av en intermodal lastbärare, eller lösa delar till dessa, ska ersättningen vara begränsad till fordonets eller den intermodal lastbärarens eller deras lösa delars gängse värde vid den tidpunkt och på den plats där förlusten skedde, och inget ytterligare skadestånd ska betalas. Om det är omöjligt att fastställa tidpunkt och plats för förlusten, ska ersättningen vara begränsad till det gängse värdet på avsändningsorten vid den tidpunkt då fordonet togs emot.

§ 4 Transportören ska dessutom betala tillbaka transportavgiften, erlagda

douane acquittés et les autres sommes déboursées en relation avec le transport de la marchandise perdue, à l'exception des droits d'accises portant sur des marchandises circulant en suspension de tels droits.

Article 31
Responsabilité en cas de déchet de route

§ 1 En ce qui concerne les marchandises qui, en raison de leur nature, subissent généralement un déchet de route par le seul fait du transport, le transporteur ne répond que de la partie du déchet qui dépasse, quel que soit le parcours effectué, les tolérances ci-dessous:

- a) deux pour cent de la masse pour les marchandises liquides ou remises au transport à l'état humide;
- b) un pour cent de la masse pour les marchandises sèches.

§ 2 La restriction de responsabilité prévue au § 1 ne peut être invoquée s'il est prouvé, étant donné les circonstances de fait, que la perte ne résulte pas des causes qui justifient la tolérance.

§ 3 Dans le cas où plusieurs colis sont transportés avec une seule lettre de voiture, le déchet de route est calculé pour chaque colis lorsque sa masse au départ est indiquée séparément sur la lettre de voiture ou peut être constatée d'une autre manière.

§ 4 En cas de perte totale de la marchandise ou en cas de perte de colis, il n'est fait aucune déduction résultant du déchet de route pour le

duties already paid and other sums paid in relation to the carriage of the goods lost except excise duties for goods carried under a procedure suspending those duties.

Article 31
Liability for wastage in transit

§ 1 In respect of goods which, by reason of their nature, are generally subject to wastage in transit by the sole fact of carriage, the carrier shall only be liable to the extent that the wastage exceeds the following allowances, whatever the length of the route:

- a) two per cent of the mass for liquid goods or goods consigned in a moist condition;
- b) one per cent of the mass for dry goods.

§ 2 The limitation of liability provided for in § 1 may not be invoked if, having regard to the circumstances of a particular case, it is proved that the loss was not due to causes which would justify the allowance.

§ 3 Where several packages are carried under a single consignment note, the wastage in transit shall be calculated separately for each package if its mass on consignment is shown separately on the consignment note or can be ascertained otherwise.

§ 4 In case of total loss of goods or in case of loss of a package, no deduction for wastage in transit shall be made in calculating the

tullavgifter och andra utlägg i samband med transporten av det gods som har gått förlorat, med undantag av punktskatter på varor som transporteras inom ramen för suspensiva tullförfaranden.

Artikel 31
Ansvar för vikt förlust vid transport

§ 1 I fråga om gods som följd av sin beskaffenhet vanligen förlorar vikt på grund av själva transporten ska transportören, oberoende av den tillryggalagda transportsträckan, endast ansvara för den del av vikt förlusten som överstiger följande procent-satser:

- a) Två procent av vikten för flytande varor eller för gods som har lämnats in till transport i fuktigt tillstånd.
- b) En procent av vikten för torra godsslag.

§ 2 Transportören får inte åberopa den inskränkning i ansvaret som anges i § 1, om det visas att vikt förlusten med hänsyn till omständigheterna inte kan hänföras till de orsaker som gör att en viss vikt förlust godtas.

§ 3 När flera kollin transporteras enligt samma fraktsedel ska vikt förlusten vid transport beräknas för varje kolla för sig, om dess vikt vid avsändningen har angetts särskilt i fraktsedeln eller kan fastställas på något annat sätt.

§ 4 Om godset har gått helt förlorat, eller om kollin har gått förlorade, ska avdrag inte göras för vikt förlust vid beräkning av ersätt-

calcul de l'indemnité.

compensation.

ningen.

§ 5 Cet article ne déroge pas aux articles 23 et 25.

§ 5 This Article shall not derogate from Articles 23 and 25.

§ 5 Denna artikel innebär inte någon inskränkning i tillämpningen av artiklarna 23 och 25.

Article 32
Indemnité en cas d'avarie

Article 32
Compensation for damage

Artikel 32
Ersättning vid skada

§ 1 En cas d'avarie de la marchandise, le transporteur doit payer, à l'exclusion de tous autres dommages-intérêts, une indemnité équivalente à la dépréciation de la marchandise. Son montant est calculé en appliquant à la valeur de la marchandise définie conformément à l'article 30, le pourcentage de dépréciation constaté au lieu de destination.

§ 1 In case of damage to goods, the carrier must pay compensation equivalent to the loss in value of the goods, to the exclusion of all other damages. The amount shall be calculated by applying to the value of the goods defined in accordance with Article 30 the percentage of loss in value noted at the place of destination.

§ 1 När gods har skadats ska transportören betala ett belopp som svarar mot minskningen av godsets värde, men inte ytterligare skadestånd. Beloppet ska beräknas genom att den procentsats varmed godset har minskat i värde på bestämmelseorten tillämpas på godsets värde fastställt på det sätt som anges i artikel 30.

§ 2 L'indemnité n'excède pas:

§ 2 The compensation shall not exceed:

§ 2 Ersättningen ska inte överstiga

a) le montant qu'elle aurait atteint en cas de perte totale, si la totalité de l'envoi est dépréciée par l'avarie;

a) if the whole consignment has lost value through damage, the amount which would have been payable in case of total loss;

a) det belopp som skulle ha betalats om försändelsen hade gått helt förlorat,

b) le montant qu'elle aurait atteint en cas de perte de la partie dépréciée, si une partie seulement de l'envoi est dépréciée par l'avarie.

b) if only part of the consignment has lost value through damage, the amount which would have been payable had that part been lost.

b) om endast en del av försändelsen har förlorat i värde genom skadan, det belopp som skulle ha betalats om den del av försändelsen som minskat i värde hade gått förlorat.

§ 3 En cas d'avarie d'un véhicule ferroviaire, roulant sur ses propres roues et remis au transport en tant que marchandise, ou d'une unité de transport intermodal, ou de leurs pièces, l'indemnité est limitée, à l'exclusion de tous autres dommages-intérêts, au coût de la remise en état. L'indemnité n'excède pas le montant dû en cas de perte.

§ 3 In case of damage to a railway vehicle running on its own wheels and consigned as goods, or of an intermodal transport unit, or of their removable parts, the compensation shall be limited, to the exclusion of all other damages, to the cost of repair. The compensation shall not exceed the amount payable in case of loss.

§ 3 Vid skada på ett järnvägsfordon som rullar på egna hjul och som lämnas till transport som gods, eller av en intermodal lastbärare, eller lösa delar till dessa, ska ersättning endast betalas för reparationskostnaden, men inget ytterligare skadestånd. Ersättningen ska inte överstiga det belopp som skulle ha betalats om varan gått förlorat.

§ 4 Le transporteur doit

§ 4 The carrier must also

§ 4 Transportören ska dess-

restituer, en outre, dans la proportion déterminée au § 1, les frais prévus à l'article 30, § 4.

Article 33
Indemnité en cas de dépassement du délai de livraison

§ 1 Si un dommage, y compris une avarie, résulte du dépassement du délai de livraison, le transporteur doit payer une indemnité qui n'excède pas le quadruple du prix de transport.

§ 2 En cas de perte totale de la marchandise, l'indemnité prévue au § 1 ne se cumule pas avec celle prévue à l'article 30.

§ 3 En cas de perte partielle de la marchandise, l'indemnité prévue au § 1 n'excède pas le quadruple du prix de transport de la partie non perdue de l'envoi.

§ 4 En cas d'avarie de la marchandise ne résultant pas du dépassement du délai de livraison, l'indemnité prévue au § 1 se cumule, s'il y a lieu, avec celle prévue à l'article 32.

§ 5 En aucun cas, le cumul de l'indemnité prévue au § 1 avec celles prévues aux articles 30 et 32 ne donne lieu au paiement d'une indemnité excédant celle qui serait due en cas de perte totale de la marchandise.

§ 6 Lors que, conformément à l'article 16, § 1, le délai de livraison est établi par

refund the costs provided for in Article 30 § 4, in the proportion set out in § 1.

Article 33
Compensation for exceeding the transit period

§ 1 If loss or damage results from the transit period being exceeded, the carrier must pay compensation not exceeding four times the carriage charge.

§ 2 In case of total loss of the goods, the compensation provided for in § 1 shall not be payable in addition to that provided for in Article 30.

§ 3 In case of partial loss of the goods, the compensation provided for in § 1 shall not exceed four times the carriage charge in respect of that part of the consignment which has not been lost.

§ 4 In case of damage to the goods, not resulting from the transit period being exceeded, the compensation provided for in § 1 shall, where appropriate, be payable in addition to that provided for in Article 32.

§ 5 In no case shall the total of compensation provided for in § 1 together with that provided for in Articles 30 and 32 exceed the compensation which would be payable in case of total loss of the goods.

§ 6 If, in accordance with Article 16 § 1, the transit period has been established

utom, efter den procentsats som fastställs i § 1, betala tillbaka de kostnader som anges i artikel 30 § 4.

Artikel 33
Ersättning när leveransfristen överskrids

§ 1 Om skada har uppstått till följd av att leveransfristen har överskridits, däri inbegripet skada på godset, ska transportören betala skadestånd, som inte får överskrida ett belopp som motsvarar fyra gånger transportavgiften.

§ 2 Om godset har gått helt förlorat, ska ersättning inte betalas enligt § 1 utöver ersättning enligt artikel 30.

§ 3 Om godset har gått förlorat delvis, får den ersättning som anges i § 1 inte överstiga ett belopp som motsvarar fyra gånger transportavgiften för den del av försändelsen som inte har gått förlorat.

§ 4 Om skadan på godset inte har orsakats av att leveransfristen har överskridits, ska ersättning enligt § 1 i förekommande fall betalas utöver ersättning enligt artikel 32.

§ 5 Den sammanlagda ersättningen enligt § 1 och artiklarna 30 och 32 får inte i något fall överstiga den ersättning som skulle ha betalats om godset hade gått helt förlorat.

§ 6 Om leveransfristen enligt artikel 16 § 1 har fastställts genom överens-

convention, celle-ci peut prévoir d'autres modalités d'indemnisation que celles prévues au § 1. Si, dans ce cas, les délais de livraison prévus à l'article 16, §§ 2 à 4 sont dépassés, l'ayant droit peut demander soit l'indemnité prévue par la convention précitée, soit celle prévue aux §§ 1 à 5.

Article 34
Dédommagement en cas de déclaration de valeur

L'expéditeur et le transporteur peuvent convenir que l'expéditeur déclare, sur la lettre de voiture, une valeur de la marchandise excédant la limite prévue à l'article 30, § 2. Dans ce cas, le montant déclaré se substitue à cette limite.

Article 35
Dédommagement en cas de déclaration d'intérêt à la livraison

L'expéditeur et le transporteur peuvent convenir que l'expéditeur inscrit, sur la lettre de voiture, le montant en chiffres d'un intérêt spécial à la livraison, pour le cas de perte ou d'avarie et pour celui du dépassement du délai de livraison. En cas de déclaration d'intérêt à la livraison, il peut être demandé outre les indemnités prévues aux articles 30, 32 et 33, la réparation du dommage supplémentaire prouvé jusqu'à concurrence du montant déclaré.

Article 36
Déchéance du droit d'invoquer les limites de responsabilité

Les limites de responsabilité prévues à l'article 15, § 3, à

by agreement, other forms of compensation than those provided for in § 1 may be so agreed. If, in this case, the transit periods provided for in Article 16 §§ 2 to 4 are exceeded, the person entitled may claim either the compensation provided for in the agreement mentioned above or that provided for in §§ 1 to 5.

Article 34
Compensation in case of declaration of value

The consignor and the carrier may agree that the consignor shall declare in the consignment note a value for the goods exceeding the limit provided for in Article 30 § 2. In such a case the amount declared shall be substituted for that limit.

Article 35
Compensation in case of interest in delivery

The consignor and the carrier may agree that the consignor may declare, by entering an amount in figures in the consignment note, a special interest in delivery, in case of loss, damage or exceeding of the transit period. In case of a declaration of interest in delivery further compensation for loss or damage proved may be claimed, in addition to the compensation provided for in Articles 30, 32 and 33, up to the amount declared.

Article 36
Loss of right to invoke the limits of liability

The limits of liability provided for in Article 15 §

kommelse, kan andra former av ersättning än dem som anges i § 1 överenskommas. Om de leveransfrister som anges i artikel 16 §§ 2–4 i ett sådant fall har överskridits, kan den som har rätt till godset begära ersättning antingen enligt den ovan nämnda överenskommelsen eller enligt §§ 1–5.

Artikel 34
Ersättning när det finns en värdedeklaration

Avsändaren och transportören kan komma överens om att avsändaren i fraktsedeln ska deklarera ett värde på godset som överstiger den gräns som anges i artikel 30 § 2. I så fall ska det deklarerade värdet ersätta denna gräns.

Artikel 35
Ersättning vid leveransintresse

Avsändaren och transportören kan komma överens om att avsändaren i fraktsedeln ska ange ett belopp i siffror för ett särskilt leveransintresse, i händelse av att godset går förlorat eller skadas eller att leveransfristen överskrids. Om leveransintresse har deklarerats, får ersättning begäras för visad ytterligare skada utöver vad som anges i artiklarna 30, 32 och 33 upp till det deklarerade beloppet.

Artikel 36
Förlust av rätt att åberopa begränsning av skadeståndsansvar

De begränsningar av skadeståndsansvaret som anges i

l'article 19, §§ 6 et 7 et aux articles 30, 32 à 35 ne s'appliquent pas, s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission que le transporteur a commis, soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résultera probablement.

Article 37

Conversion et intérêts

§ 1 Lorsque le calcul de l'indemnité implique la conversion des sommes exprimées en unités monétaires étrangères, celle-ci est faite d'après le cours aux jour et lieu du paiement de l'indemnité.

§ 2 L'ayant droit peut demander des intérêts de l'indemnité, calculés à raison de cinq pour cent l'an, à partir du jour de la réclamation prévue à l'article 43 ou, s'il n'y a pas eu de réclamation, du jour de la demande en justice.

§ 3 Si l'ayant droit ne remet pas au transporteur, dans un délai convenable qui lui est fixé, les pièces justificatives nécessaires pour la liquidation définitive de la réclamation, les intérêts ne courent pas entre l'expiration du délai fixé et la remise effective de ces pièces.

Article 38

Responsabilité en trafic fer-mer

§ 1 Dans les transports fer-mer empruntant les lignes maritimes visées à l'article 24, § 1 de la Convention,

3, Article 19 §§ 6 and 7, Article 30 and Articles 32 to 35 shall not apply if it is proved that the loss or damage results from an act or omission, which the carrier has committed either with intent to cause such loss or damage, or recklessly and with knowledge that such loss or damage would probably result.

Article 37

Conversion and interest

§ 1 Where the calculation of the compensation requires the conversion of sums expressed in foreign currency, conversion shall be at the exchange rate applicable on the day and at the place of payment of compensation.

§ 2 The person entitled may claim interest on compensation, calculated at five per cent per annum, from the day of the claim provided for in Article 43 or, if no such claim has been made, from the day on which legal proceedings were instituted.

§ 3 If the person entitled does not submit to the carrier, within a reasonable time allotted to him, the supporting documents required for the amount of the claim to be finally settled, no interest shall accrue between the expiry of the time allotted and the actual submission of such documents.

Article 38

Liability in respect of rail-sea traffic

§ 1 In rail-sea carriage by the services referred to in Article 24 § 1 of the Convention any Member

artikel 15 § 3, artikel 19 §§ 6 och 7 samt artiklarna 30 och 32–35 ska inte tillämpas om det visas att transportören orsakat skadan genom handling eller underlåtenhet antingen i avsikt att vålla en sådan skada eller hänsynslöst och med insikt att en sådan skada sannolikt skulle uppkomma.

Artikel 37

Omräkning och ränta

§ 1 När beräkningen av ersättning medför omräkning av belopp i utländsk valuta ska beräkningen göras enligt kursen på den plats där och vid den tidpunkt då ersättningen betalas.

§ 2 Den berättigade får kräva ränta på ersättningsbeloppet med fem procent per år från och med den dag då krav framställdes enligt artikel 43 eller, om något krav inte framställdes, från och med den dag då talan väcks vid domstol.

§ 3 Om den berättigade inte inom en skälig frist som har fastställts för honom till transportören överlämnar den dokumentation som denne behöver för att kunna slutföra behandlingen av kraven, utgår inte ränta för tiden från det att fristen går ut till dess att dokumentationen överlämnas.

Artikel 38

Ansvar vid järnvägs- och sjötrafik

§ 1 Vid transport i kombinerad järnvägs- och sjötrafik på de linjer som avses i artikel 24 § 1 i grundför-

chaque Etat membre peut, en demandant que la mention utile soit portée sur la liste des lignes soumises aux présentes Règles uniformes, ajouter l'ensemble des causes d'exonération ci-après mentionnées à celles prévues à l'article 23:

- a) incendie, à condition que le transporteur fasse la preuve qu'il n'a pas été causé par son fait ou sa faute, par ceux du capitaine, des marins, du pilote ou de ses préposés;
- b) sauvetage ou tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer;
- c) chargement de la marchandise sur le pont du navire, à condition qu'elle ait été chargée sur le pont avec le consentement de l'expéditeur donné sur la lettre de voiture et qu'elle ne soit pas sur wagon;
- d) périls, dangers ou accidents de la mer ou d'autres eaux navigables.

§ 2 Le transporteur ne peut se prévaloir des causes d'exonération visées au § 1 que s'il fait la preuve que la perte, l'avarie ou le dépassement du délai de livraison est survenu sur le parcours maritime, depuis le chargement de la marchandise à bord du navire jusqu'à son déchargement du navire.

§ 3 Lorsque le transporteur se prévaut des causes d'exonération visées au § 1, il reste néanmoins responsable si l'ayant droit fait la preuve que la perte, l'avarie ou le dépassement du délai de livraison est dû à une faute du transporteur, du

State may, by requesting that a suitable note be included in the list of services to which these Uniform Rules apply, add the following grounds for exemption from liability in their entirety to those provided for in Article 23:

- a) fire, if the carrier proves that it was not caused by his act or default, or that of the master, a mariner, the pilot or the carrier's servants;
- b) saving or attempting to save life or property at sea;
- c) loading of goods on the deck of the ship, if they are so loaded with the consent of the consignor given on the consignment note and are not in wagons;
- d) perils, dangers and accidents of the sea or other navigable waters.

§ 2 The carrier may only avail himself of the grounds for exemption referred to in § 1 if he proves that the loss, damage or exceeding the transit period occurred in the course of the journey by sea between the time when the goods were loaded on board the ship and the time when they were unloaded from the ship.

§ 3 When the carrier relies on the grounds for exemption referred to in § 1, he shall nevertheless remain liable if the person entitled proves that the loss, damage or exceeding the transit period is due to the fault of the carrier, the master, a

dragnet får varje stat, genom att begära att en uppgift om detta ska tas med i listan över linjer som omfattas av de enhetliga rättsreglerna, till de grunder för befrielse från ansvar som anges i artikel 23 lägga samtliga nedan angivna grunder:

- a) Brand, om transportören visar att den inte har orsakats av fel eller försummelse av honom, befälhavaren, besättningen, lotsen eller någon person i hans tjänst.
- b) Räddning av eller försök till räddning av liv eller egendom till sjöss.
- c) Lastning av godset på däck, om lastningen har skett enligt ett medgivande av avsändaren i fraktsedeln och godset inte transporteras i järnvägs-vagn.
- d) Fara, våda eller olycka till sjöss eller i andra farvatten.

§ 2 Transportören får åberopa de grunder för befrielse från ansvar som anges i § 1 endast om han visar att förlusten, skadan eller över-skridandet av leveransfristen har inträffat på sjösträckan under tiden från och med godsets lastning ombord på fartyget till och med lossningen.

§ 3 När transportören åberopar de grunder för befrielse från ansvar som anges i § 1, ska han dock vara ansvarig om den skadelidande visar att förlusten, skadan eller över-skridandet av leveransfristen beror på fel eller

capitaine, des marins, du pilote ou des préposés du transporteur.

mariner, the pilot or the carrier's servants.

försummelse av transportören, befälhavaren, besättningen, lotsen eller någon person i transportörens tjänst.

§ 4 Lorsqu'un même parcours maritime est desservi par plusieurs entreprises inscrites sur la liste des lignes conformément à l'article 24, § 1 de la Convention, le régime de responsabilité applicable à ce parcours doit être le même pour toutes ces entreprises. En outre, lorsque ces entreprises ont été inscrites sur la liste à la demande de plusieurs Etats membres l'adoption de ce régime doit au préalable faire l'objet d'un accord entre ces Etats.

§ 4 Where a sea route is served by several undertakings included in the list of services in accordance with Article 24 § 1 of the Convention, the liability regime applicable to that route must be the same for all those undertakings. In addition, where those undertakings have been included in the list at the request of several Member States, the adoption of this regime must be the subject of prior agreement between those States.

§ 4 När en och samma sjösträcka trafikeras av flera företag som är införda i den lista som avses i 24 § 1 i grundfördraget, ska samma ansvarsregler gälla för den sträckan för alla företagen. När dessa företag har införts i listan på begäran av flera medlemsstater, ska frågan om vilka ansvarsregler som ska gälla dessförinnan ha reglerats i en överenskommelse mellan dessa stater.

§ 5 Les mesures prises en conformité des §§ 1 et 4 sont communiquées au Secrétaire général. Elles entrent en vigueur, au plus tôt, à l'expiration d'un délai de trente jours à partir du jour auquel le Secrétaire général les notifie aux autres Etats membres. Les envois en cours de route ne sont pas affectés par lesdites mesures.

§ 5 The measures taken in accordance with §§ 1 and 4 shall be notified to the Secretary General. They shall come into force at the earliest at the expiry of a period of thirty days from the day on which the Secretary General notifies them to the other Member States. Consignments already in transit shall not be affected by such measures.

§ 5 Generalsekreteraren ska underrättas om de åtgärder som vidtas i enlighet med §§ 1 och 4. Åtgärderna får rättsverkan tidigast efter 30 dagar räknat från den dag då generalsekreteraren underrättade övriga stater om åtgärderna.

Article 39
Responsabilité en cas
d'accident nucléaire

Le transporteur est déchargé de la responsabilité qui lui incombe en vertu des présentes Règles uniformes lorsque le dommage a été causé par un accident nucléaire et qu'en application des lois et prescriptions d'un Etat réglant la responsabilité dans le domaine de l'énergie nucléaire, l'exploitant d'une installation nucléaire ou une autre personne qui lui est substituée est responsable de ce dommage.

Article 39
Liability in case of nuclear
incidents

The carrier shall be relieved of liability pursuant to these Uniform Rules for loss or damage caused by a nuclear incident when the operator of a nuclear installation or another person who is substituted for him is liable for the loss or damage pursuant to the laws and prescriptions of a State governing liability in the field of nuclear energy.

Artikel 39
Ansvar vid atomolycka

Transportören ska vara fri från det ansvar som föreskrivs i dessa enhetliga rättsregler, om skadan har orsakats av en atomolycka och innehavaren av en atomanläggning eller någon annan person i hans ställe är ansvarig för skadan enligt en stats lagar och bestämmelser om ansvarighet på atomenergins område.

Article 40
Personnes dont répond le
transporteur

Le transporteur est responsable de ses agents et des autres personnes au service desquelles il recourt pour l'exécution du transport lorsque ces agents ou ces autres personnes agissent dans l'exercice de leurs fonctions. Les gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire sur laquelle est effectué le transport sont considérés comme des personnes au service desquelles le transporteur recourt pour l'exécution du transport.

Article 41
Autres actions

§ 1 Dans tous les cas où les présentes Règles uniformes s'appliquent, toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée contre le transporteur que dans les conditions et limitations de ces Règles uniformes.

§ 2 Il en est de même pour toute action exercée contre les agents et les autres personnes dont le transporteur répond en vertu de l'article 40.

Titre IV
Exercice des droits

Article 42
Procès-verbal de constatation

§ 1 Lorsqu'une perte partielle ou une avarie est découverte ou présumée par le transporteur ou que l'ayant droit en allègue l'existence, le transporteur doit dresser sans délai et, si

Article 40
Persons for whom the
carrier is liable

The carrier shall be liable for his servants and other persons whose services he makes use of for the performance of the carriage, when these servants and other persons are acting within the scope of their functions. The managers of the railway infrastructure on which the carriage is performed shall be considered as persons whose services the carrier makes use of for the performance of the carriage.

Article 41
Other actions

§ 1 In all cases where these Uniform Rules shall apply, any action in respect of liability, on whatever grounds, may be brought against the carrier only subject to the conditions and limitations laid down in these Uniform Rules.

§ 2 The same shall apply to any action brought against the servants or other persons for whom the carrier is liable pursuant to Article 40.

Title IV
Assertion of Rights

Article 42
Ascertainment of partial
loss or damage

§ 1 When partial loss or damage is discovered or presumed by the carrier or alleged by the person entitled, the carrier must without delay, and if possible in the presence of

Artikel 40
Personer som transportö-
ren ansvarar för

Transportören ska vara ansvarig för sin personal och för andra personer vilkas tjänster han anlitar för utförandet av transporten när denna personal eller dessa andra personer handlar under fullgörande av sina uppgifter. Förvaltarna av den järnvägsinfrastruktur på vilken transporten utförs ska anses som personer som transportören anlitar för utförandet av transporten.

Artikel 41
Andra grunder för anspråk

§ 1 I alla fall där dessa enhetliga rättsregler är tillämpliga får anspråk på ersättning, oavsett vilken grund som åberopas, göras gällande mot transportören endast under de förutsättningar och med de begränsningar som föreskrivs i dessa enhetliga rättsregler.

§ 2 Detsamma ska även gälla i fråga om anspråk mot personal och andra personer som transportören ansvarar för enligt artikel 40.

Avdelning IV
Framställande av anspråk

Artikel 42
Rapport om fastställelse av
skada

§ 1 Om transportören upptäcker eller får anledning att anta att gods har skadats eller delvis gått förlorat eller om den som har rätt till godset påstår att så är fallet, ska transportören

possible, en présence de l'ayant droit un procès-verbal constatant, suivant la nature du dommage, l'état de la marchandise, sa masse et, autant que possible, l'importance du dommage, sa cause et le moment où il s'est produit.

§ 2 Une copie du procès-verbal de constatation doit être remise gratuitement à l'ayant droit.

§ 3 Lorsque l'ayant droit n'accepte pas les constatations du procès-verbal, il peut demander que l'état et la masse de la marchandise ainsi que la cause et le montant du dommage soient constatés par un expert nommé par les parties au contrat de transport ou par voie judiciaire. La procédure est soumise aux lois et prescriptions de l'Etat où la constatation a lieu.

Article 43
Réclamations

§ 1 Les réclamations relatives au contrat de transport doivent être adressées par écrit au transporteur contre qui l'action judiciaire peut être exercée.

§ 2 Le droit de présenter une réclamation appartient aux personnes qui ont le droit d'actionner le transporteur.

§ 3 L'expéditeur, pour présenter la réclamation, doit produire le duplicata de la lettre de voiture. A défaut, il doit produire l'autorisation du destinataire ou apporter la preuve que celui-ci a refusé la

the person entitled, draw up a report stating, according to the nature of the loss or damage, the condition of the goods, their mass and, as far as possible, the extent of the loss or damage, its cause and the time of its occurrence.

§ 2 A copy of the report must be supplied free of charge to the person entitled.

§ 3 Should the person entitled not accept the findings in the report, he may request that the condition and mass of the goods and the cause and amount of the loss or damage be ascertained by an expert appointed either by the parties to the contract of carriage or by a court or tribunal. The procedure to be followed shall be governed by the laws and prescriptions of the State in which such ascertainment takes place.

Article 43
Claims

§ 1 Claims relating to the contract of carriage must be addressed in writing to the carrier against whom an action may be brought.

§ 2 A claim may be made by persons who have the right to bring an action against the carrier.

§ 3 To make the claim the consignor must produce the duplicate of the consignment note. Failing this he must produce an authorisation from the consignee or furnish proof that the consignee has refused to accept the goods.

genast och om möjligt i dennes närvaro upprätta en rapport som alltefter skadans art redovisar godsets tillstånd och vikt och så noga som möjligt anger skadans omfattning, dess orsak och tidpunkten då den inträffade.

§ 2 En kopia av rapporten ska kostnadsfritt tillställas den som har rätt till godset.

§ 3 Om den som har rätt till godset inte godtar uppgifterna i rapporten, kan han begära att godsets tillstånd och vikt samt skadans orsak och omfattning ska fastställas av en sakkunnig, som utses av avtalsparterna eller på rättslig väg. Förfarandet ska genomföras i enlighet med bestämmelserna i den stat där utredningen äger rum.

Artikel 43
Ersättningsanspråk

§ 1 Ersättningsanspråk med anledning av ett transportavtal ska framställas skriftligen till den transportör mot vilken talan kan väckas.

§ 2 Behörighet att framställa ersättningsanspråk ska den ha som är behörig att föra talan mot transportören.

§ 3 När avsändaren framställer ersättningsanspråk ska han visa upp fraktsedelshubblotten. Kan han inte det ska han visa att mottagaren har lämnat sitt medgivande eller att denne har vägrat att ta emot

marchandise.

§ 4 Le destinataire, pour présenter la réclamation, doit produire la lettre de voiture si elle lui a été remise.

§ 5 La lettre de voiture, le duplicata et les autres pièces que l'ayant droit juge utile de joindre à la réclamation doivent être présentés soit en originaux, soit en copies, le cas échéant, dûment certifiées conformes si le transporteur le demande.

§ 6 Lors du règlement de la réclamation, le transporteur peut exiger la présentation en original de la lettre de voiture, du duplicata ou du bulletin de remboursement en vue d'y porter la constatation du règlement.

Article 44
Personnes qui peuvent
actionner le transporteur

§ 1 Sous réserve des §§ 3 et 4, les actions judiciaires fondées sur le contrat de transport appartiennent:

a) à l'expéditeur jusqu'au moment où le destinataire a

1. retiré la lettre de voiture,
2. accepté la marchandise ou
3. fait valoir les droits qui lui appartiennent en vertu de l'article 17, § 3 ou de l'article 18, § 3;

b) au destinataire à partir du moment où il a

1. retiré la lettre de voiture,
2. accepté la marchandise ou
3. fait valoir les droits qui lui appartiennent en vertu de l'article

§ 4 To make the claim the consignee must produce the consignment note if it has been handed over to him.

§ 5 The consignment note, the duplicate and any other documents which the person entitled thinks fit to submit with the claim must be produced either in the original or as copies, the copies, where appropriate, duly certified if the carrier so requests.

§ 6 On settlement of the claim the carrier may require the production, in the original form, of the consignment note, the duplicate or the cash on delivery voucher so that they may be endorsed to the effect that settlement has been made.

Article 44
Persons who may bring an
action against the carrier

§ 1 Subject to §§ 3 and 4 actions based on the contract of carriage may be brought:

a) by the consignor, until such time as the consignee has

1. taken possession of the consignment note,
2. accepted the goods, or
3. asserted his rights pursuant to Article 17 § 3 or Article 18 § 3;

b) by the consignee, from the time when he has

1. taken possession of the consignment note,
2. accepted the goods, or
3. asserted his rights pursuant to Article 17 § 3 or Article 18 § 3.

godset.

§ 4 När mottagaren framställer ersättningsanspråk ska han visa upp fraktsedel, om den har lämnats ut till honom.

§ 5 Fraktsedeln, fraktsedelndubblen och andra handlingar som den som har rätt till godset önskar foga till framställningen ska inges i original eller i kopia, som om transportören så begär ska vara vederbörligen bestyrkt.

§ 6 Vid slutlig uppgörelse i fråga om ett ersättningsanspråk får transportören fordra att fraktsedeln, fraktsedelndubblen eller efterkravsbeviset inges i original för att förses med påskrift om uppgörelsen.

Artikel 44
Behörighet att föra talan
mot en transportör

§ 1 Om inte annat sägs i §§ 3 och 4 får talan som grundas på transportavtalet föras av

a) avsändaren, till dess mottagaren har

1. övertagit fraktsedeln,
2. tagit emot godset, eller
3. gjort sina rättigheter gällande enligt artikel 17 § 3 eller artikel 18 § 3,

b) mottagaren, från det att han har

1. övertagit fraktsedeln,
2. tagit emot godset, eller
3. gjort sina rättigheter gällande enligt artikel 17 § 3 eller artikel 18

17, § 3 ou de l'article
18, § 3.

§ 3.

Prop. 2017/18:62
Bilaga 1
(CIM)

§ 2 Le droit du destinataire d'exercer une action judiciaire est éteint dès que la personne désignée par le destinataire conformément à l'article 18, § 5 a retiré la lettre de voiture, accepté la marchandise ou fait valoir les droits qui lui appartiennent en vertu de l'article 17, § 3.

§ 2 The right of the consignee to bring an action shall be extinguished from the time when the person designated by the consignee in accordance with Article 18 § 5 has taken possession of the consignment note, accepted the goods or asserted his rights pursuant to Article 17 § 3.

§ 2 Mottagarens rätt att föra talan ska upphöra när den person som mottagaren har utsett enligt artikel 18 § 5 har övertagit fraktsedeln, tagit emot godset eller gjort sina rättigheter gällande enligt artikel 17 § 3.

§ 3 L'action judiciaire en restitution d'une somme payée en vertu du contrat de transport n'appartient qu'à celui qui a effectué le paiement.

§ 3 An action for the recovery of a sum paid pursuant to the contract of carriage may only be brought by the person who made the payment.

§ 3 Talan om återbetalning av ett belopp som har betalats på grund av transportavtalet får endast föras av den som har erlagt betalningen.

§ 4 L'action judiciaire relative aux remboursements n'appartient qu'à l'expéditeur.

§ 4 An action in respect of cash on delivery payments may only be brought by the consignor.

§ 4 Talan om efterkrav får endast föras av avsändaren.

§ 5 L'expéditeur, pour exercer les actions judiciaires, doit produire le duplicata de la lettre de voiture. A défaut, il doit produire l'autorisation du destinataire ou apporter la preuve que celui-ci a refusé la marchandise. Au besoin, l'expéditeur doit prouver l'absence ou la perte de la lettre de voiture.

§ 5 In order to bring an action the consignor must produce the duplicate of the consignment note. Failing this he must produce an authorisation from the consignee or furnish proof that the consignee has refused to accept the goods. If necessary, the consignor must prove the absence or the loss of the consignment note.

§ 5 För att få föra talan ska avsändaren vara skyldig att visa upp fraktsedelsdubletten. Om han inte gör det, ska han visa att mottagaren har lämnat sitt medgivande eller att denne har vägrat att ta emot godset. Avsändaren ska vid behov kunna visa att fraktsedeln saknas eller har gått förlorad.

§ 6 Le destinataire, pour exercer les actions judiciaires, doit produire la lettre de voiture si elle lui a été remise.

§ 6 In order to bring an action the consignee must produce the consignment note if it has been handed over to him.

§ 6 För att få föra talan ska mottagaren vara skyldig att visa upp fraktsedeln, om den har lämnats till honom.

Article 45
Transporteurs qui peuvent être actionnés

Article 45
Carriers against whom an action may be brought

Artikel 45
Transportörer mot vilka talan får föras

§ 1 Les actions judiciaires fondées sur le contrat de transport peuvent être exercées, sous réserve des §§ 3 et 4, uniquement contre le premier ou le dernier transporteur ou contre celui qui exécutait la partie du trans-

§ 1 Subject to §§ 3 and 4 actions based on the contract of carriage may be brought only against the first carrier, the last carrier or the carrier having performed the part of the carriage on which the event

§ 1 Om inte annat sägs i §§ 3 och 4 får talan som grundas på transportavtalet föras endast mot den första eller sista transportören eller mot den transportör som utförde den del av transporten under vilken

port au cours de laquelle s'est produit le fait générateur de l'action.

§ 2 Lorsque, dans le cas de transports exécutés par des transporteurs subséquents, le transporteur devant livrer la marchandise est inscrit avec son consentement sur la lettre de voiture, celui-ci peut être actionné conformément au § 1, même s'il n'a reçu ni la marchandise, ni la lettre de voiture.

§ 3 L'action judiciaire en restitution d'une somme payée en vertu du contrat de transport peut être exercée contre le transporteur qui a perçu cette somme ou contre celui au profit duquel elle a été perçue.

§ 4 L'action judiciaire relative aux remboursements peut être exercée uniquement contre le transporteur qui a pris en charge la marchandise au lieu d'expédition.

§ 5 L'action judiciaire peut être exercée contre un transporteur autre que ceux visés aux §§ 1 à 4, lorsqu'elle est présentée comme demande reconventionnelle ou comme exception dans l'instance relative à une demande principale fondée sur le même contrat de transport.

§ 6 Dans la mesure où les présentes Règles uniformes s'appliquent au transporteur substitué, celui-ci peut également être actionné.

§ 7 Si le demandeur a le choix entre plusieurs transporteurs, son droit d'option s'éteint dès que l'action judiciaire est intentée contre l'un d'eux;

giving rise to the proceedings occurred.

§ 2 When, in the case of carriage performed by successive carriers, the carrier who must deliver the goods is entered with his consent on the consignment note, an action may be brought against him in accordance with § 1 even if he has received neither the goods nor the consignment note.

§ 3 An action for the recovery of a sum paid pursuant to the contract of carriage may be brought against the carrier who has collected that sum or against the carrier on whose behalf it was collected.

§ 4 An action in respect of cash on delivery payments may be brought only against the carrier who has taken over the goods at the place of consignment.

§ 5 An action may be brought against a carrier other than those specified in §§ 1 to 4 when instituted by way of counter-claim or by way of exception in proceedings relating to a principal claim based on the same contract of carriage.

§ 6 To the extent that these Uniform Rules apply to the substitute carrier, an action may also be brought against him.

§ 7 If the plaintiff has a choice between several carriers, his right to choose shall be extinguished as soon as he brings an action against any one of them;

den omständighet inträffade som talan grundas på.

§ 2 I fråga om transport som utförts av efterföljande transportörer får talan föras enligt § 1 mot den transportör som ska lämna ut godset, om denne med sitt medgivande är inskriven i fraktsedeln, även om transportören varken har mottagit godset eller fraktsedeln.

§ 3 Talan om återbetalning av ett belopp som har betalats i enlighet med transportavtalet får föras mot den transportör som har tagit emot detta belopp eller mot den transportör för vars räkning det har tagits emot.

§ 4 Talan som gäller efterkrav får föras uteslutande mot den transportör som har tagit emot godset på avsändningsplatsen.

§ 5 Som genkärsmål eller kvittningsinvändning får talan föras mot en annan transportör än dem som avses i §§ 1–4, om talan grundas på samma transportavtal som huvudyrkandet i målet.

§ 6 I den mån dessa enhetliga rättsregler ska tillämpas på den faktiska transportören, får talan föras även mot denne.

§ 7 Om käranden har rätt att välja mellan flera transportörer, ska hans valrätt upphöra när talan väcks mot någon av dessa; detta ska också gälla om kär-

cela vaut également si le demandeur a le choix entre un ou plusieurs transporteurs et un transporteur substitué.

Article 46
For

§ 1 Les actions judiciaires fondées sur les présentes Règles uniformes peuvent être intentées devant les juridictions des Etats membres désignées d'un commun accord par les parties ou devant la juridiction de l'Etat sur le territoire duquel:

- a) le défendeur a son domicile ou sa résidence habituelle, son siège principal ou la succursale ou l'agence qui a conclu le contrat de transport, ou
- b) le lieu de la prise en charge de la marchandise ou celui prévu pour la livraison est situé.

D'autres juridictions ne peuvent être saisies.

§ 2 Lorsqu'une action fondée sur les présentes Règles uniformes est en instance devant une juridiction compétente aux termes du § 1, ou lorsque dans un tel litige un jugement a été prononcé par une telle juridiction, il ne peut être intenté aucune nouvelle action judiciaire pour la même cause entre les mêmes parties à moins que la décision de la juridiction devant laquelle la première action a été intentée ne soit pas susceptible d'être exécutée dans l'Etat où la nouvelle action est intentée.

this shall also apply if the plaintiff has a choice between one or more carriers and a substitute carrier.

Article 46
Forum

§ 1 Actions based on these Uniform Rules may be brought before the courts or tribunals of Member States designated by agreement between the parties or before the courts or tribunals of a State on whose territory

- a) the defendant has his domicile or habitual residence, his principal place of business or the branch or agency which concluded the contract of carriage, or
- b) the place where the goods were taken over by the carrier or the place designated for delivery is situated.

Other courts or tribunals may not be seized.

§ 2 Where an action based on these Uniform Rules is pending before a court or tribunal competent pursuant to § 1, or where in such litigation a judgment has been delivered by such a court or tribunal, no new action may be brought between the same parties on the same grounds unless the judgment of the court or tribunal before which the first action was brought is not enforceable in the State in which the new action is brought.

anden har rätt att välja mellan en eller flera transportörer och en faktisk transportör.

Artikel 46
Behörig domstol

§ 1 Talan som grundas på dessa enhetliga rättsregler får föras vid domstolar i de medlemsstater som har utsetts av parterna genom överenskommelse eller vid domstol i den stat på vars territorium

- a) svaranden har sitt hemvist eller vanliga uppehållsort, sitt huvudkontor eller den filial eller agentur som har ingått transportavtalet, eller
- b) den plats är belägen där godset togs emot eller där godset skulle ha lämnats ut.

Talan får inte föras vid andra domstolar.

§ 2 När en talan som grundas på dessa enhetliga rättsregler pågår vid en domstol som är behörig enligt § 1, eller när en dom har meddelats i ett sådant mål vid en sådan domstol, får samma parter inte väcka talan på samma grund, annat än om avgörandet från den domstol där den första talan fördes inte kan verkställas i den stat där den nya talan väcks.

§ 1 L'acceptation de la marchandise par l'ayant droit éteint toute action contre le transporteur, née du contrat de transport, en cas de perte partielle, d'avarie ou de dépassement du délai de livraison.

§ 1 Acceptance of the goods by the person entitled shall extinguish all rights of action against the carrier arising from the contract of carriage in case of partial loss, damage or exceeding of the transit period.

§ 1 När den som har rätt till ersättning tar emot godset, ska rätten upphöra att på grund av transportavtalet föra talan mot transportören med anledning av att godset har gått delvis förlorat eller blivit skadat eller att leveransfristen har överskridits.

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

§ 2 Nevertheless, the right of action shall not be extinguished:

§ 2 Talerätten ska dock inte upphöra

a) en cas de perte partielle ou d'avarie, si

a) in case of partial loss or damage, if

a) vid delförlust eller skada, om

1. la perte ou l'avarie a été constatée conformément à l'article 42 avant l'acceptation de la marchandise par l'ayant droit;

1. the loss or damage was ascertained in accordance with Article 42 before the acceptance of the goods by the person entitled;

1. förlusten eller skadan har fastställts enligt artikel 42 innan den som har rätt till godset tog emot det,

2. la constatation qui aurait dû être faite conformément à l'article 42 n'a été omise que par la faute du transporteur;

2. the ascertainment which should have been carried out in accordance with Article 42 was omitted solely through the fault of the carrier;

2. den fastställelse som borde ha gjorts enligt artikel 42 inte har gjorts, och detta enbart beror på fel eller försummelse från transportörens sida,

b) en cas de dommage non apparent dont l'existence est constatée après l'acceptation de la marchandise par l'ayant droit, si celui-ci

b) in case of loss or damage which is not apparent whose existence is ascertained after acceptance of the goods by the person entitled, if he

b) vid skada som inte kan upptäckas utifrån och som fastställs först efter det att den som har rätt till godset tagit emot det, om han

1. demande la constatation conformément à l'article 42 immédiatement après la découverte du dommage et au plus tard dans les sept jours qui suivent l'acceptation de la marchandise, et

1. asks for ascertainment in accordance with Article 42 immediately after discovery of the loss or damage and not later than seven days after the acceptance of the goods, and

1. begär fastställelse enligt artikel 42 genast efter det att skadan upptäckts och senast sju dagar efter det att godset togs emot, och

2. prouve, en outre, que le dommage s'est produit entre la prise en charge de la marchandise et la livraison;

2. in addition, proves that the loss or damage occurred between the time of taking over and the time of delivery;

2. dessutom styrker att skadan har uppkommit under tiden från det att godset togs emot och till dess att det lämnades ut,

c) en cas de dépassement du délai de li-

c) in cases where the transit period has

c) vid överskridande av leveransfristen, om

- vraison, si l'ayant droit a, dans les soixante jours, fait valoir ses droits auprès de l'un des transporteurs visés à l'article 45, § 1;
- d) si l'ayant droit prouve que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission commis soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résultera probablement.
- been exceeded, if the person entitled has, within sixty days, asserted his rights against one of the carriers referred to in Article 45 § 1;
- d) if the person entitled proves that the loss or damage results from an act or omission, done with intent to cause such loss or damage, or recklessly and with knowledge that such loss or damage would probably result.
- den som har rätt till godset, inom 60 dagar har gjort sin rätt gällande hos någon av de transportörer som anges i artikel 45 § 1,
- d) om den berättigade visar att transportören orsakat skadan genom handling eller underlåtenhet antingen i avsikt att vålla en sådan skada eller hänsynslöst och med insikt att en sådan skada sannolikt skulle uppkomma.

§ 3 Si la marchandise a été réexpédiée conformément à l'article 28, les actions en cas de perte partielle ou d'avarie nées de l'un des contrats de transport antérieurs s'éteignent comme s'il s'agissait d'un contrat unique.

§ 3 If the goods have been reconsigned in accordance with Article 28 rights of action in case of partial loss or in case of damage, arising from one of the previous contracts of carriage, shall be extinguished as if there had been only a single contract of carriage.

§ 3 Om godset har nyinlämnats i enlighet med artikel 28 ska talerätten vid delförlust eller skada med anledning av de föregående transportavtalen upphöra som om det gällde ett enda avtal.

Article 48
Prescription

Article 48
Limitation of actions

Artikel 48
Preskription

§ 1 L'action née du contrat de transport est prescrite par un an. Toutefois, la prescription est de deux ans s'il s'agit de l'action:

§ 1 The period of limitation for an action arising from the contract of carriage shall be one year. Nevertheless, the period of limitation shall be two years in the case of an action

§ 1 Fordringar på grund av ett transportavtal ska preskriberas efter ett år. Preskriptionstiden ska dock vara två år i fråga om en fordran som

- a) en versement d'un remboursement perçu du destinataire par le transporteur;
- b) en versement du produit d'une vente effectuée par le transporteur;
- c) en raison d'un dommage résultant d'un acte ou d'une omission commis soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résultera
- a) to recover a cash on delivery payment collected by the carrier from the consignee;
- b) to recover the proceeds of a sale effected by the carrier;
- c) for loss or damage resulting from an act or omission done with intent to cause such loss or damage, or recklessly and with knowledge that such loss or damage would probably result;
- a) avser betalning av efterkrav som transportören har uppburit av mottagaren,
- b) avser betalning av överskott från en försäljning som har verkställts av transportören,
- c) framställs på grund av en skada som transportören orsakat genom handling eller underlåtenhet antingen i avsikt att vålla en sådan skada eller hänsynslöst och med insikt att en sådan

	probablement;		skada sannolikt skulle uppkomma,		
d)	fondée sur l'un des contrats de transport antérieurs à la réexpédition, dans le cas prévu à l'article 28.	d)	based on one of the contracts of carriage prior to the reconsignment in the case provided for in Article 28.	d)	grundas på något av de transportavtal som har föregått nyinlämningen enligt artikel 28.
§ 2	La prescription court pour l'action:	§ 2	The period of limitation shall run for actions	§ 2	Preskriptionstiden ska räknas ifråga om
a)	en indemnité pour perte totale: du trentième jour qui suit l'expiration du délai de livraison;	a)	for compensation for total loss, from the thirtieth day after expiry of the transit period;	a)	fordran på ersättning för totalförlust: från den trettionde dagen efter utgången av leveransfristen,
b)	en indemnité pour perte partielle, avarie ou dépassement du délai de livraison: du jour où la livraison a eu lieu;	b)	for compensation for partial loss, damage or exceeding of the transit period, from the day when delivery took place;	b)	fordran på ersättning för delförlust, skada eller överskridande av leveransfristen: från dagen för utlämningen,
c)	dans tous les autres cas: du jour où le droit peut être exercé.	c)	in all other cases, from the day when the right of action may be exercised.	c)	fordran i andra fall: från den dag då fordringen kan göras gällande.
d)	Le jour indiqué comme point de départ de la prescription n'est jamais compris dans le délai.	d)	The day indicated for the commencement of the period of limitation shall not be included in the period.	d)	I preskriptionstiden ska inte den dag som anges som begynnelsedag inräknas.
§ 3	La prescription est suspendue par une réclamation écrite conformément à l'article 43, jusqu'au jour où le transporteur rejette la réclamation par écrit et restitue les pièces qui y sont jointes. En cas d'acceptation partielle de la réclamation, la prescription reprend son cours pour la partie de la réclamation qui reste litigieuse. La preuve de la réception de la réclamation ou de la réponse et celle de la restitution des pièces sont à la charge de la partie qui invoque ce fait. Les réclamations ultérieures ayant le même objet ne suspendent pas la prescription.	§ 3	The period of limitation shall be suspended by a claim in writing in accordance with Article 43 until the day that the carrier rejects the claim by notification in writing and returns the documents submitted with it. If part of the claim is admitted, the period of limitation shall start to run again in respect of the part of the claim still in dispute. The burden of proof of receipt of the claim or of the reply and of the return of the documents shall lie on the party who relies on those facts. The period of limitation shall not be suspended by further claims having the same object.	§ 3	Om ett ersättningsanspråk framställs skriftligen enligt artikel 43, ska det göras uppehåll i preskriptionstiden till den dag då transportören skriftligen avslår ersättningsanspråket och återställer de bifogade handlingarna. Medges ersättningsanspråket delvis, ska preskriptionstiden åter börja löpa för den del av ersättningsanspråket som fortfarande är tvistig. Skyldigheten att bevisa att ersättningsanspråk eller svar på dessa har tagits emot eller att handlingarna har lämnats tillbaka ska åvila den part som påstår att så har skett. Ett förnyat ersättningsanspråk som avser samma sak ska inte medföra uppehåll i preskriptionstiden.
§ 4	L'action prescrite ne peut	§ 4	A right of action which	§ 4	En preskriberad fordran

plus être exercée, même sous forme d'une demande reconventionnelle ou d'une exception.

has become time-barred may not be exercised further, even by way of counter-claim or relied upon by way of exception.

får inte göras gällande ens genom genkärsmål eller yrkande om kvittning.

§ 5 Par ailleurs, la suspension et l'interruption de la prescription sont réglées par le droit national.

§ 5 Otherwise, the suspension and interruption of periods of limitation shall be governed by national law.

§ 5 I övrigt ska förlängning av preskriptionstiden och preskriptionsavbrott regleras enligt nationell rätt.

Titre V
Rapports des transporteurs
entre eux

Title V
Relations between Carriers

Avdelning V
Transportörernas inbördes
förhållanden

Article 49
Décompte

Article 49
Settlement of accounts

Artikel 49
Avräkning

§ 1 Tout transporteur qui a encaissé soit au départ, soit à l'arrivée, les frais ou autres créances résultant du contrat de transport ou qui aurait dû encaisser ces frais ou autres créances, doit payer aux transporteurs intéressés la part qui leur revient. Les modalités de paiement sont fixées par convention entre les transporteurs.

§ 1 Any carrier who has collected or ought to have collected, either at departure or on arrival, charges or other costs arising out of the contract of carriage must pay to the carriers concerned their respective shares. The methods of payment shall be fixed by agreement between the carriers.

§ 1 Varje transportör som vid inlämning eller utlämning av gods har erhållit betalning för avgifter eller andra fordringar enligt transportavtalet, eller som borde ha erhållit betalning för dessa avgifter eller andra fordringar, ska vara skyldig att till de berörda transportörerna betala de andelar som tillkommer dem. Betalningssättet ska bestämmas genom överenskommelse mellan transportörerna.

§ 2 L'article 12 s'applique également aux relations entre transporteurs subséquents.

§ 2 Article 12 shall also apply to the relations between successive carriers.

§ 2 Artikel 12 ska även tillämpas på förhållandena mellan efterföljande transportörer.

Article 50
Droit de recours

Article 50
Right of recourse

Artikel 50
Rätt till återkrav

§ 1 Le transporteur qui a payé une indemnité en vertu des présentes Règles uniformes, a un droit de recours contre les transporteurs ayant participé au transport conformément aux dispositions suivantes:

§ 1 A carrier who has paid compensation pursuant to these Uniform Rules shall have a right of recourse against the carriers who have taken part in the carriage in accordance with the following provisions:

§ 1 Om en transportör har betalat ersättning enligt dessa enhetliga rättsregler, ska den gentemot de transportörer som har deltagit i transporten ha rätt till återkrav enligt följande bestämmelser:

- a) le transporteur qui a causé le dommage en est seul responsable;
- b) lorsque le dommage a été causé par plusieurs transporteurs, chacun d'eux répond du dom-

- a) the carrier who has caused the loss or damage shall be solely liable for it;
- b) when the loss or damage has been caused by several carriers, each shall be liable

- a) Den transportör som har orsakat skadan ska vara ensam ansvarig för den.
- b) Om skadan har orsakats av flera transportörer ska var och en av dem svara för den del

mage qu'il a causé; si la distinction est impossible, l'indemnité est répartie entre eux conformément à la lettre c);

- c) s'il ne peut être prouvé lequel des transporteurs a causé le dommage, l'indemnité est répartie entre tous les transporteurs ayant participé au transport, à l'exception de ceux qui prouvent que le dommage n'a pas été causé par eux; la répartition est faite proportionnellement à la part du prix de transport qui revient à chacun des transporteurs.

§ 2 Dans le cas d'insolvabilité de l'un de ces transporteurs, la part lui incombant et non payée par lui est répartie entre tous les autres transporteurs ayant participé au transport, proportionnellement à la part du prix de transport qui revient à chacun d'eux.

Article 51
Procédure de recours

§ 1 Le bien-fondé du paiement effectué par le transporteur exerçant un recours en vertu de l'article 50 ne peut être contesté par le transporteur contre lequel le recours est exercé, lorsque l'indemnité a été fixée judiciairement et que ce dernier transporteur, dûment assigné, a été mis à même d'intervenir au procès. Le juge, saisi de l'action principale, fixe les délais impartis pour la signification de l'assignation et pour l'intervention.

for the loss or damage he has caused; if such distinction is impossible, the compensation shall be apportioned between them in accordance with letter c);

- c) if it cannot be proved which of the carriers has caused the loss or damage, the compensation shall be apportioned between all the carriers who have taken part in the carriage, except those who prove that the loss or damage was not caused by them; such apportionment shall be in proportion to their respective shares of the carriage charge.

§ 2 In the case of insolvency of any one of these carriers, the unpaid share due from him shall be apportioned among all the other carriers who have taken part in the carriage, in proportion to their respective shares of the carriage charge.

Article 51
Procedure for recourse

§ 1 The validity of the payment made by the carrier exercising a right of recourse pursuant to Article 50 may not be disputed by the carrier against whom the right of recourse is exercised, when compensation has been determined by a court or tribunal and when the latter carrier, duly served with notice of the proceedings, has been afforded an opportunity to intervene in the proceedings. The court or tribunal seized of the principal action shall determine what time shall be allowed for

av skadan som den har orsakat. Om en sådan uppdelning inte är möjlig, ska ersättnings-skyldigheten fördelas mellan transportörerna enligt c.

- c) Om det inte kan visas vilken av transportörerna som har orsakat skadan ska ersättnings-skyldigheten fördelas mellan alla transportörer som har deltagit i transporten, med undantag av dem som visar att skadan inte har orsakats av dem. Fördelningen ska ske i förhållande till deras respektive andelar av transport-avgiften.

§ 2 Om någon av transportörerna är på obestånd, ska den obetalda delen av transportörens andel fördelas mellan övriga transportörer som har deltagit i transporten i förhållande till deras respektive andelar av transportavgiften.

Artikel 51
Förfarandet i mål om återkrav

§ 1 En transportör mot vilken återkrav riktas enligt artikel 50 får inte bestrida det befogade i en betalning som den återkravssökande transportören har gjort, om ersättningsbeloppet har fastställts av domstol och den transportör mot vilken återkravet riktas har blivit vederbörligen underrättad om stämningsansökan och beretts tillfälle att inträda som intervenient i målet. Domstolen i huvudmålet ska fastställa de frister inom vilka underrättelsen och ansökan om intervention ska göras.

such notification of the proceedings and for intervention in the proceedings.

§ 2 Le transporteur qui exerce son recours doit former sa demande dans une seule et même instance contre tous les transporteurs avec lesquels il n'a pas transigé, sous peine de perdre son recours contre ceux qu'il n'aurait pas assignés.

§ 2 A carrier exercising his right of recourse must make his claim in one and the same proceedings against all the carriers with whom he has not reached a settlement, failing which he shall lose his right of recourse in the case of those against whom he has not taken proceedings.

§ 2 Den transportör som utövar sin rätt till återkrav ska i en och samma rättegång framföra sina anspråk mot samtliga transportörer med vilka den inte har gjort upp i godo. I annat fall ska transportören förlora rätten till återkrav mot de transportörer som inte har stämts in.

§ 3 Le juge doit statuer par un seul et même jugement sur tous les recours dont il est saisi.

§ 3 The court or tribunal must give its decision in one and the same judgment on all recourse claims brought before it.

§ 3 Domstolen ska meddela en enda dom i fråga om alla återkrav som den handlägger.

§ 4 Le transporteur qui désire faire valoir son droit de recours peut saisir les juridictions de l'Etat sur le territoire duquel un des transporteurs participant au transport a son siège principal ou la succursale ou l'agence qui a conclu le contrat de transport.

§ 4 The carrier wishing to enforce his right of recourse may bring his action in the courts or tribunals of the State on the territory of which one of the carriers participating in the carriage has his principal place of business, or the branch or agency which concluded the contract of carriage.

§ 4 Den transportör som önskar göra sin rätt till återkrav gällande får föra talan vid domstolarna i den stat på vars territorium någon av de transportörer som deltagit i transporten har sitt huvudkontor eller den filial eller agentur som ingått transportavtalet.

§ 5 Lorsque l'action doit être intentée contre plusieurs transporteurs, le transporteur qui exerce le droit de recours peut choisir entre les juridictions compétentes selon le § 4, celle devant laquelle il introduira son recours.

§ 5 When the action must be brought against several carriers, the plaintiff carrier shall be entitled to choose the court or tribunal in which he will bring the proceedings from among those having competence pursuant to § 4.

§ 5 Om käromålet avser flera transportörer får den transportör som utövar rätten till återkrav välja mellan de domstolar som är behöriga enligt § 4.

§ 6 Des recours ne peuvent pas être introduits dans l'instance relative à la demande en indemnité exercée par l'ayant droit au contrat de transport.

§ 6 Recourse proceedings may not be joined with proceedings for compensation taken by the person entitled under the contract of carriage.

§ 6 Talan om återkrav får inte tas upp i en rättegång där någon yrkar skadestånd på grund av sin rätt enligt transportavtalet.

Article 52
Conventions au sujet des recours

Article 52
Agreements concerning recourse

Artikel 52
Överenskommelser i fråga om återkrav

Les transporteurs sont libres de convenir entre eux de dispositions dérogeant

The carriers may conclude agreements which derogate from Articles 49 and 50.

Transportörerna ska vara fria att sinsemellan komma överens om bestämmelser

Prop. 2017/18:62 aux articles 49 et 50.
Bilaga 1
(CIM)

som avviker från artiklarna
49 och 50.

Règles uniformes concernant les contrats d'utilisation de véhicules en trafic international ferroviaire (CUV, appendice D à la Convention)

Prop. 2017/18:62
Bilaga 1
(CUV)

Uniform Rules concerning Contracts of Use of Vehicles in International Rail Traffic (CUV, appendix D to the Convention)

Enhetliga rättsregler för avtal om nyttjande av vagnar i internationell järnvägstrafik (CUV, bihang D till fördraget)

- | | | |
|--|--|---|
| • Article premier
Champ d'application | • Article 1
Scope | • Artikel 1
Tillämpningsområde |
| • Article 2
Définitions | • Article 2
Definitions | • Artikel 2
Definitioner |
| • Article 3
Signes et inscriptions
sur les véhicules | • Article 3
Signs and inscriptions
on the vehicles | • Artikel 3
Tecken och texter på
vagnarna |
| • Article 4
Responsabilité en cas de
perte ou d'avarie d'un
véhicule | • Article 4
Liability in case of loss
of or damage to a
vehicle | • Artikel 4
Ansvar vid förlust av
eller skada på vagn |
| • Article 5
Déchéance du droit
d'invoquer les limites
de responsabilité | • Article 5
Loss of right to invoke
the limits of liability | • Artikel 5
Förlust av rätt att
åberopa begränsning av
skadeståndsansvar |
| • Article 6
Présomption de perte
d'un véhicule | • Article 6
Presumption of loss of a
vehicle | • Artikel 6
Antagande om förlust
av vagn |
| • Article 7
Responsabilité des
dommages causés par
un véhicule | • Article 7
Liability for loss or
damage caused by a
vehicle | • Artikel 7
Ansvar för skada som
orsakats av vagn |
| • Article 8
Subrogation | • Article 8
Subrogation | • Artikel 8
Övertagande av ansvar |
| • Article 9
Responsabilité pour les
agents et autres
personnes | • Article 9
Liability for servants
and other persons | • Artikel 9
Ansvar för anställda och
andra personer |
| • Article 10
Autres actions | • Article 10
Other actions | • Artikel 10
Andra grunder för
anspråk |
| • Article 11
For | • Article 11
Forum | • Artikel 11
Behörig domstol |
| • Article 12
Prescription | • Article 12
Limitation of actions | • Artikel 12
Preskription |

Article premier
Champ d'application

Les présentes Règles uniformes s'appliquent aux contrats bi- ou multilatéraux concernant l'utilisation de véhicules ferroviaires en tant que moyen de transport pour effectuer des transports selon les Règles uniformes CIV et selon les Règles uniformes CIM.

Article 2
Définitions

Aux fins des présentes Règles uniformes le terme:

- a) "entreprise de transport ferroviaire" désigne toute entreprise à statut privé ou public qui est autorisée à transporter des personnes ou des marchandises, la traction étant assurée par celle-ci;
- b) "véhicule" désigne tout véhicule, apte à circuler sur ses propres roues sur des voies ferrées, non pourvu de moyen de traction;
- c) "détenteur" désigne la personne ou l'entité propriétaire du véhicule ou disposant d'un droit de disposition sur celui-ci, qui exploite ledit véhicule à titre de moyen de transport;
- d) "gare d'attache" désigne le lieu qui est inscrit sur le véhicule et auquel ce véhicule peut ou doit être renvoyé conformément aux conditions du contrat d'utilisation.

Article 1
Scope

These Uniform Rules shall apply to bi- or multilateral contracts concerning the use of railway vehicles as means of transport for carriage in accordance with the CIV Uniform Rules and in accordance with the CIM Uniform Rules.

Article 2
Definitions

For the purposes of these Uniform Rules the term

- a) "rail transport undertaking" means a private or public undertaking which is authorised to carry persons or goods and which ensures traction;
- b) "vehicle" means a vehicle, suitable to circulate on its own wheels on railway lines, not provided with a means of traction;
- c) "keeper" means the person or entity that, being the owner of a vehicle or having the right to use it, exploits the vehicle as a means of transport;
- d) "home station" means the place mentioned on the vehicle and to which the vehicle may or must be sent back in accordance with the conditions of the contract of use.

Artikel 1
Tillämpningsområde

Dessa enhetliga rättsregler ska tillämpas på bilaterala eller multilaterala avtal om nyttjande av järnvägs-vagnar för att utföra transport i enlighet med de enhetliga rättsreglerna CIV och de enhetliga rättsreglerna CIM.

Artikel 2
Definitioner

I dessa enhetliga rättsregler avses med

- a) järnvägsföretag: ett privat eller offentligt företag som har tillstånd att transportera personer eller gods och som ansvarar för dragkraften,
- b) vagn: ett fordon som kan rulla på egna hjul på räls men som inte är försett med egen dragkraft,
- c) innehavare: den som i egenskap av ägare eller nyttjanderättshavare använder vagnen som transportmedel,
- d) hemstation: den plats som anges på vagnen och dit vagnen får eller ska sändas åter enligt villkoren i nyttjandeaftalet.

Article 3

Signes et inscriptions sur les véhicules

§ 1 Nonobstant les prescriptions relatives à l'admission technique des véhicules à la circulation en trafic international, celui qui, en vertu d'un contrat visé à l'article premier, confie un véhicule doit s'assurer que sont inscrits sur le véhicule:

- a) l'indication du détenteur;
- b) le cas échéant, l'indication de l'entreprise de transport ferroviaire au parc de véhicules de laquelle le véhicule est incorporé;
- c) le cas échéant, l'indication de la gare d'attache;
- d) d'autres signes et inscriptions convenus dans le contrat d'utilisation.

§ 2 Les signes et les inscriptions prévus au § 1 peuvent être complétés par des moyens d'identification électronique.

Article 4

Responsabilité en cas de perte ou d'avarie d'un véhicule

§ 1 A moins qu'elle ne prouve que le dommage ne résulte pas de sa faute, l'entreprise de transport ferroviaire à qui le véhicule a été confié pour utilisation en tant que moyen de transport répond du dommage résultant de la perte ou de l'avarie du véhicule ou de ses accessoires.

§ 2 L'entreprise de transport ferroviaire ne répond pas du dommage résultant

Article 3

Signs and inscriptions on the vehicles

§ 1 Notwithstanding the prescriptions relating to the technical admission of vehicles to circulate in international traffic, the person who provides a vehicle, pursuant to a contract referred to in Article 1, must ensure that there appears on the vehicle:

- a) a statement of the keeper;
- b) when applicable, a statement of the rail transport undertaking to whose vehicle park the vehicle belongs;
- c) when applicable, a statement of the home station;
- d) other signs and inscriptions agreed in the contract of use.

§ 2 The signs and inscriptions provided for in § 1 may be completed by means of electronic identification.

Article 4

Liability in case of loss of or damage to a vehicle

§ 1 The rail transport undertaking to which the vehicle has been provided for use as a means of transport shall be liable for the loss or damage resulting from loss of or damage to the vehicle or its accessories, unless it proves that the loss or damage was not caused by fault on its part.

§ 2 The rail transport undertaking shall not be liable for loss or damage resulting from

Artikel 3

Tecken och texter på vagnarna

§ 1 Utan hinder av föreskrifterna avseende tekniskt godkännande av vagnar för nyttjande i internationell trafik ska den som tillhandahåller en vagn enligt det avtal som avses i artikel 1 se till att det på vagnen anges

- a) en uppgift om innehavaren,
- b) i förekommande fall, en uppgift om det järnvägsföretag i vars vagnpark vagnen ingår,
- c) i förekommande fall, en uppgift om hemstation,
- d) andra tecken och texter som överenskommit i nyttjandeaftalet.

§ 2 De tecken och texter som anges i § 1 får kompletteras med elektronisk märkning.

Artikel 4

Ansvar vid förlust av eller skada på en vagn

§ 1 Det järnvägsföretag som tillhandahållits en vagn att nyttjas som transportmedel ska vara ansvarigt för skada till följd av förlust av eller skada på vagnen eller dess tillbehör, om inte järnvägsföretaget visar att skadan eller förlusten inte har orsakats genom fel eller försummelse från dess sida.

§ 2 Järnvägsföretaget ska inte vara ansvarigt för skada till följd av förlust av tillbehör

de la perte des accessoires qui ne sont pas inscrits sur les deux côtés du véhicule ou qui ne sont pas mentionnés sur l'inventaire qui l'accompagne.

§ 3 En cas de perte du véhicule ou de ses accessoires, l'indemnité est limitée, à l'exclusion de tous autres dommages-intérêts, à la valeur usuelle du véhicule ou de ses accessoires au lieu et au moment de la perte. S'il est impossible de constater le jour ou le lieu de la perte, l'indemnité est limitée à la valeur usuelle au jour et lieu où le véhicule a été confié pour utilisation.

§ 4 En cas d'avarie du véhicule ou de ses accessoires, l'indemnité est limitée, à l'exclusion de tous autres dommages-intérêts, aux frais de mise en état. L'indemnité n'excède pas le montant dû en cas de perte.

§ 5 Les parties au contrat peuvent convenir des dispositions dérogeant aux §§ 1 à 4.

Article 5
Déchéance du droit
d'invoquer les limites de
responsabilité

Les limites de responsabilité prévues à l'article 4, §§ 3 et 4 ne s'appliquent pas, s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission que l'entreprise de transport ferroviaire a commis, soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résultera probablement.

loss of accessories which are not mentioned on both sides of the vehicle or in the inventory which accompanies it.

§ 3 In case of loss of the vehicle or its accessories, the compensation shall be limited, to the exclusion of all other damages, to the usual value of the vehicle or of its accessories at the place and time of loss. When it is impossible to ascertain the day or the place of loss, the compensation shall be limited to the usual value on the day and at the place where the vehicle has been provided for use.

§ 4 In case of damage to the vehicle or its accessories, the compensation shall be limited, to the exclusion of all other damages, to the cost of repair. The compensation shall not exceed the amount due in case of loss.

§ 5 The contracting parties may agree provisions derogating from §§ 1 to 4.

Article 5
Loss of right to invoke the
limits of liability

The limits of liability provided for in Article 4 §§ 3 and 4 shall not apply, if it is proved that the loss or damage results from an act or omission, which the rail transport undertaking has committed either with intent to cause such loss or damage, or recklessly and with knowledge that such loss or damage would probably result.

som inte finns angivna på vagnens båda långsidor eller i den inventarieförteckning som åtföljer vagnen.

§ 3 Vid förlust av en vagn eller dess tillbehör ska ersättningen begränsas till bruksvärdet på vagnen eller tillbehören vid tiden och platsen för förlusten; inget ytterligare skadestånd ska betalas. Om det inte går att fastställa tid och plats för förlusten, ska ersättningen begränsas till bruksvärdet vid den tidpunkt och på den plats där vagnen ställdes till förfogande.

§ 4 Vid skada på en vagn eller dess tillbehör ska ersättningen begränsas till reparationskostnaderna; inget ytterligare skadestånd ska betalas. Ersättningen ska inte överstiga det belopp som skulle betalas vid en förlust.

§ 5 Avtalsparterna får komma överens om bestämmelser som avviker från §§ 1–4.

Artikel 5
Förlust av rätt att åberopa
begränsning av
skadeståndsansvar

De begränsningar av skadeståndsansvaret som anges i artikel 4 §§ 2 och 4 ska inte gälla om det visas att järnvägsföretaget orsakat skadan genom handling eller underlåtenhet antingen i avsikt att vålla en sådan skada eller hänsynslöst och med insikt att en sådan skada sannolikt skulle komma.

Article 6
Présomption de perte d'un
véhicule

§ 1 L'ayant droit peut, sans avoir à fournir d'autres preuves, considérer un véhicule comme perdu lorsqu'il a demandé à l'entreprise de transport ferroviaire à laquelle il a confié le véhicule pour utilisation en tant que moyen de transport, de faire rechercher ce véhicule et si ce véhicule n'a pas été mis à sa disposition dans les trois mois qui suivent le jour de l'arrivée de sa demande ou bien lorsqu'il n'a reçu aucune indication sur le lieu où se trouve le véhicule. Ce délai est augmenté de la durée d'immobilisation du véhicule pour toute cause non imputable à l'entreprise de transport ferroviaire ou pour avarie.

§ 2 Si le véhicule considéré comme perdu est retrouvé après le paiement de l'indemnité, l'ayant droit peut, dans un délai de six mois à compter de la réception de l'avis l'en informant, exiger de l'entreprise de transport ferroviaire à laquelle il a confié le véhicule pour utilisation en tant que moyen de transport, que le véhicule lui soit remis, sans frais et contre restitution de l'indemnité, à la gare d'attache ou à un autre lieu convenu.

§ 3 Si la demande visée au § 2 n'est pas formulée ou si le véhicule est retrouvé plus d'un an après le paiement de l'indemnité, l'entreprise de transport ferroviaire à laquelle l'ayant droit a confié le véhicule pour utilisation en tant que moyen de transport en dispose conformément aux

Article 6
Presumption of loss of a
vehicle

§ 1 The person entitled may, without being required to furnish other proof, consider a vehicle as lost when he has asked the rail transport undertaking to which he provided the vehicle for use as a means of transport, to have a search for the vehicle carried out and if the vehicle has not been put at his disposal within three months following the day of receipt of his request or else when he has not received any indication of the place where the vehicle is situated. This period shall be increased by the time the vehicle is immobilised for any reason not attributable to the rail transport undertaking or owing to damage.

§ 2 If the vehicle considered as lost is recovered after the payment of the compensation, the person entitled may require the rail transport undertaking to which he provided the vehicle for its use as a means of transport, within a period of six months after receiving notice of it, that the vehicle be returned to him, without charge and against restitution of the compensation, at the home station or at another agreed place.

§ 3 In the absence of the request referred to in § 2, or alternatively if the vehicle is recovered more than a year after the payment of the compensation, the rail transport undertaking to which the person entitled provided the vehicle for use as a means of transport, shall dispose of the vehicle

Artikel 6
Antagande om förlust av
vagn

§ 1 Utan att behöva lägga fram ytterligare bevisning får den berättigade anse att en vagn har gått förlorad sedan han hos det järnvägsföretag som han tillhandahållit vagnen att nyttjas som transportmedel gjort en framställning om att få en efterforskning av vagnen utförd och vagnen inte har ställts till hans förfogande inom tre månader efter den dag då hans framställning nådde järnvägsföretaget eller han inte fått någon uppgift om var vagnen befinner sig. Denna frist ska förlängas med den tid vagnen stått stilla på grund av någon omständighet som inte beror på järnvägsföretaget eller på grund av skada.

§ 2 Om den vagn som har ansetts förlorad kommer till rätta efter det att ersättning betalats ut, får den som har rätt till vagnen, inom sex månader från det att han fick meddelande om detta begära att det järnvägsföretag som han tillhandahållit vagnen att nyttjas som transportmedel återställer vagnen till honom på dess hemstation eller på annan överenskommen plats utan kostnad men mot återbetalning av ersättningen.

§ 3 Om det inte görs någon sådan framställning som avses i § 2 eller om vagnen kommer till rätta mer än ett år efter det att ersättning betalats ut, får det järnvägsföretag som tillhandahållits vagnen att nyttjas som transportmedel förfoga över vagnen enligt de bestämmelser som gäller på

lois et prescriptions en vigueur au lieu où se trouve le véhicule.

in accordance with the laws and prescriptions in force at the place where the vehicle is situated.

den plats där vagnen finns.

§ 4 Les parties au contrat peuvent convenir des dispositions dérogeant aux §§ 1 à 3.

§ 4 The contracting parties may agree provisions derogating from §§ 1 to 3.

§ 4 Avtalsparterna får komma överens om bestämmelser som avviker från §§ 1–3.

Article 7
Responsabilité des dommages causés par un véhicule

Article 7
Liability for loss or damage caused by a vehicle

Artikel 7
Ansvar för skada som orsakats av vagn

§ 1 Celui qui, en vertu d'un contrat visé à l'article premier, a confié le véhicule pour utilisation en tant que moyen de transport répond du dommage causé par le véhicule lorsqu'une faute lui est imputable.

§ 1 The person who, pursuant to a contract referred to in Article 1, has provided the vehicle for use as a means of transport shall be liable for the loss or damage caused by the vehicle when he is at fault.

§ 1 Den person som enligt ett avtal som avses i artikel 1 har tillhandahållit vagnen att nyttjas som transportmedel ska vara ansvarig för skada som orsakats av vagnen genom hans fel eller försummelse.

§ 2 Les parties au contrat peuvent convenir des dispositions dérogeant au § 1.

§ 2 The contracting parties may agree provisions derogating from § 1.

§ 2 Avtalsparterna får komma överens om bestämmelser som avviker från § 1.

Article 8
Subrogation

Article 8
Subrogation

Artikel 8
Övertagande av ansvar

Lorsque le contrat d'utilisation de véhicules prévoit que l'entreprise de transport ferroviaire peut confier le véhicule à d'autres entreprises de transport ferroviaire pour utilisation en tant que moyen de transport, l'entreprise de transport ferroviaire peut, avec l'accord du détenteur, convenir avec les autres entreprises de transport ferroviaire:

When the contract of use of vehicles provides that the rail transport undertaking may provide the vehicle to other rail transport undertakings for use as a means of transport, the rail transport undertaking may, with the agreement of the keeper, agree with the other rail transport undertakings

Om nyttjandeavtalet medger att järnvägsföretaget får låta andra järnvägsföretag nyttja vagnen som transportmedel, får järnvägsföretaget med innehavarens medgivande komma överens med de andra järnvägsföretagen om att

- a) que, sous réserve de son droit de recours, elle leur est subrogée en ce qui concerne leur responsabilité, envers le détenteur, en cas de perte ou d'avarie du véhicule ou de ses accessoires;
- b) que seul le détenteur est responsable, envers les autres entreprises de transport ferroviaire,

- a) that, subject to its right of recourse, it shall be subrogated to them, in respect of their liability to the keeper for loss of or damage to the vehicle or its accessories;
- b) that only the keeper shall be liable to the other rail transport undertakings, for loss or

- a) järnvägsföretaget, utan det påverkar dess rätt till återkrav, ska överta ansvaret gentemot innehavaren vid förlust av eller skada på vagnen eller dess tillbehör,
- b) endast innehavaren ska vara ansvarig gentemot de andra järnvägsföretagen för

des dommages causés par le véhicule, mais que seule l'entreprise de transport ferroviaire qui est le partenaire contractuel du détenteur est autorisée à faire valoir les droits des autres entreprises de transport ferroviaire.

damage caused by the vehicle, but that only the rail transport undertaking which is the contractual partner of the keeper shall be authorised to assert the rights of the other rail transport undertakings.

skada som orsakats av vagnen, men att endast det järnvägsföretag som är innehavarens avtalspart ska ha rätt att göra de andra järnvägsföretagens rättigheter gällande.

Article 9
Responsabilité pour les agents et autres personnes

§ 1 Les parties au contrat sont responsables de leurs agents et des autres personnes au service desquelles elles recourent pour l'exécution du contrat, lorsque ces agents ou ces autres personnes agissent dans l'exercice de leurs fonctions.

§ 2 Sauf convention contraire entre les parties au contrat, les gestionnaires de l'infrastructure, sur laquelle l'entreprise de transport ferroviaire utilise le véhicule en tant que moyen de transport, sont considérés comme des personnes au service desquelles l'entreprise de transport ferroviaire recourt.

§ 3 Les §§ 1 et 2 s'appliquent également en cas de subrogation conformément à l'article 8.

Article 10
Autres actions

§ 1 Dans tous les cas où les présentes Règles uniformes s'appliquent, toute action en responsabilité pour perte ou avarie du véhicule ou de ses accessoires, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée contre l'entreprise de transport ferroviaire à laquelle le véhicule a été confié pour utilisation en tant que moyen de transport que dans les conditions et limitations

Article 9
Liability for servants and other persons

§ 1 The contracting parties shall be liable for their servants and other persons whose services they make use of for the performance of the contract, when these servants and other persons are acting within the scope of their functions.

§ 2 Unless the contracting parties otherwise agree, the managers of the infrastructure on which the rail transport undertakings use the vehicle as a means of transport, shall be regarded as persons whose services the rail transport undertaking makes use of.

§ 3 §§ 1 and 2 shall also apply in the case of subrogation in accordance with Article 8.

Article 10
Other actions

§ 1 In all cases where these Uniform Rules shall apply, an action in respect of liability, for loss of or damage to the vehicle or its accessories, on whatever grounds, may be brought against the rail transport undertaking to which the vehicle was provided for use as a means of transport only subject to the conditions and limitations laid down in these

Artikel 9
Ansvar för anställda och andra personer

§ 1 Avtalsparterna ska vara ansvariga för sina anställda och andra personer vilkas tjänster de anlitar för att fullgöra sina avtalsförpliktelser, när dessa anställda och andra personer handlar under fullgörande av sina uppgifter.

§ 2 Om inte avtalsparterna kommer överens om något annat, ska förvaltarna av den infrastruktur på vilken järnvägsföretaget nyttjar vagnen som transportmedel anses som personer vilkas tjänster järnvägsföretaget anlitar.

§ 3 §§ 1 och 2 ska även tillämpas vid fall av övertagande av ansvar enligt artikel 8.

Artikel 10
Andra grunder för anspråk

§ 1 I de fall där dessa enhetliga rättsregler är tillämpliga får anspråk på ersättning för förlust av eller skada på vagnen eller dess tillbehör, göras gällande mot det järnvägsföretag som tillhandahållits vagnen som transportmedel endast under de förutsättningar och med de begränsningar som föreskrivs i dessa enhetliga rättsregler och i nyttjandeavtalet, oavsett

de ces Règles uniformes et de celles du contrat d'utilisation.

§ 2 Le § 1 s'applique également en cas de subrogation conformément à l'article 8.

§ 3 Il en est de même pour toute action exercée contre les agents et les autres personnes dont répond l'entreprise de transport ferroviaire à laquelle le véhicule a été confié pour utilisation en tant que moyen de transport.

*Article 11
For*

§ 1 Les actions judiciaires nées d'un contrat conclu en vertu des présentes Règles uniformes peuvent être exercées devant la juridiction désignée d'un commun accord entre les parties au contrat.

§ 2 Sauf convention contraire entre les parties, la juridiction compétente est celle de l'Etat membre où le défendeur a son siège. Si le défendeur n'a pas de siège dans un Etat membre, la juridiction compétente est celle de l'Etat membre où le dommage s'est produit.

*Article 12
Prescription*

§ 1 Les actions fondées sur les articles 4 et 7 sont prescrites par trois ans.

§ 2 La prescription court:

- a) pour les actions fondées sur l'article 4, du jour où la perte ou l'avarie du véhicule a

Uniform Rules and the contract of use.

§ 2 § 1 shall apply also in the case of subrogation in accordance with Article 8.

§ 3 The same shall apply to an action brought against the servants or other persons for whom the rail transport undertaking to which the vehicle was provided for use as a means of transport, is liable.

*Article 11
Forum*

§ 1 Actions based on a contract concluded in accordance with these Uniform Rules may be brought before the courts or tribunals designated by agreement between the parties to the contract.

§ 2 Unless the parties otherwise agree, the competent courts or tribunals shall be those of the Member State where the defendant has his place of business. If the defendant has no place of business in a Member State, the competent courts or tribunals shall be those of the Member State where the loss or damage occurred.

*Article 12
Limitation of actions*

§ 1 The period of limitation for actions based on Articles 4 and 7 shall be three years.

§ 2 The period of limitation shall run:

- a) for actions based on Article 4, from the day when the loss of or damage to the ve-

vilken grund som åberopas.

§ 2 Vad som sägs i § 1 ska även tillämpas vid övertagande av ansvar enligt artikel 8.

§ 3 Detsamma ska gälla i fråga om talan som väcks mot anställda och andra personer som det järnvägsföretag som tillhandahållits vagnen att nyttjas som transportmedel är ansvarig för.

*Artikel 11
Behörig domstol*

§ 1 Talan som grundas på ett avtal som har ingåtts enligt dessa enhetliga rättsregler får föras vid den domstol som har utsetts genom överenskommelse mellan avtalsparterna.

§ 2 Om inte parterna kommit överens om något annat, ska domstolen i den medlemsstat där svaranden har sitt säte vara behörig. Om svaranden inte har säte i någon medlemsstat, ska domstolen i den medlemsstat där skadan uppkom vara behörig.

*Artikel 12
Preskription*

§ 1 Fordringar som grundas på artiklarna 4 och 7 ska preskriberas efter tre år.

§ 2 Preskriptionstiden ska löpa från följande tidpunkter:

- a) Fordringar som grundas på artikel 4, från den dag då förlusten av eller skadan på vagnen

- été constatée ou du jour où l'ayant droit pouvait considérer le véhicule comme perdu conformément à l'article 6, § 1 ou § 4;
- b) pour les actions fondées sur l'article 7, du jour où le dommage s'est produit.
- hicle was discovered or the person entitled could consider the vehicle lost in accordance with Article 6 § 1 or § 4;
- b) for actions based on Article 7, from the day when the loss or damage occurred.
- upptäcktes eller den dag då den berättigade personen kunde anse vagnen förlorad enligt artikel 6 § 1 eller § 4.
- b) Fordringar som grundas på artikel 7, från den dag då skadan uppkom.

Prop. 2017/18:62
Bilaga 1
(CUV)

Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure en trafic international ferroviaire (CUI, appendice E à la Convention)

Uniform Rules concerning the Contract of Use of Infrastructure in International Rail Traffic (CUI, appendix E to the Convention)

Enhetliga rättsregler för avtal om nyttjande av infrastruktur i internationell järnvägstrafik (CUI, bilag E till fördraget)

<i>Titre premier</i> <i>Généralités</i>	<i>Title I</i> <i>General Provisions</i>	<i>Avdelning I</i> <i>Allmänna bestämmelser</i>
<ul style="list-style-type: none">• Article premier Champ d'application• Article 2 Déclaration relative à la responsabilité en cas de dommages corporels• Article 3 Définitions• Article 4 Droit contraignant	<ul style="list-style-type: none">• Article 1 Scope• Article 2 Declaration concerning liability in case of bodily loss or damage• Article 3 Definitions• Article 4 Mandatory law	<ul style="list-style-type: none">• Artikel Tillämpningsområde• Artikel 2 Förklaring om ansvar vid personskada• Artikel 3 Definitioner• Artikel 4 Tvingande rätt
<i>Titre II</i> <i>Contrat d'utilisation</i>	<i>Title II</i> <i>Contract of Use</i>	<i>Avdelning II</i> <i>Nyttjandeavtal</i>
<ul style="list-style-type: none">• Article 5 Contenu et forme• Article 5bis Droit non affecté• Article 6 Obligations particulières du transporteur et du gestionnaire• Article 7 Fin du contrat	<ul style="list-style-type: none">• Article 5 Contents and form• Article 5bis Law remaining unaffected• Article 6 Special obligations of the carrier and the manager• Article 7 Termination of the contract	<ul style="list-style-type: none">• Artikel 5 Innehåll och form• Artikel 5bis Rätt som förblir opåverkad• Artikel 6 Transportörens och förvaltarens särskilda skyldigheter• Artikel 7 Avtalets upphörande
<i>Titre III</i> <i>Responsabilité</i>	<i>Title III</i> <i>Liability</i>	<i>Avdelning III</i> <i>Ansvar</i>
<ul style="list-style-type: none">• Article 8 Responsabilité du gestionnaire• Article 9 Responsabilité du transporteur• Article 10 Causes concomitantes	<ul style="list-style-type: none">• Article 8 Liability of the manager• Article 9 Liability of the carrier• Article 10 Concomitant causes	<ul style="list-style-type: none">• Artikel 8 Förvaltarens ansvar• Artikel 9 Transportörens ansvar• Artikel 10 Samverkande skadeorsaker

<ul style="list-style-type: none"> • Article 11 Dommages-intérêts en cas de mort • Article 12 Dommages-intérêts en cas de blessures • Article 13 Réparation d'autres préjudices corporels • Article 14 Forme et montant des dommages-intérêts en cas de mort et de blessures • Article 15 Déchéance du droit d'invoquer les limites de responsabilité • Article 16 Conversion et intérêts • Article 17 Responsabilité en cas d'accident nucléaire • Article 18 Responsabilité pour les auxiliaires • Article 19 Autres actions • Article 20 Accords-litiges 	<ul style="list-style-type: none"> • Article 11 Damages in case of death • Article 12 Damages in case of personal injury • Article 13 Compensation for other bodily harm • Article 14 Form and amount of damages in case of death and personal injury • Article 15 Loss of right to invoke the limits of liability • Article 16 Conversion and interest • Article 17 Liability in case of nuclear incidents • Article 18 Liability for auxiliaries • Article 19 Other actions • Article 20 Agreements to settle 	<ul style="list-style-type: none"> • Artikel 11 Ersättning vid dödsfall • Artikel 12 Ersättning vid personskada • Artikel 13 Ersättning för annan personskada • Artikel 14 Ersättningens form och belopp vid dödsfall eller personskada • Artikel 15 Förlust av rätt att åberopa begränsning av skadeståndsansvar • Artikel 16 Omräkning och ränta • Artikel 17 Ansvar vid atomolycka • Artikel 18 Ansvar för järnvägspersonal • Artikel 19 Andra grunder för anspråk • Artikel 20 Avtal om tvister
<p><i>Titre IV</i> <i>Actions des auxiliaires</i></p>	<p><i>Title IV</i> <i>Actions by Auxiliaries</i></p>	<p><i>Avdelning IV</i> <i>Anspråk från järnvägspersonal</i></p>
<ul style="list-style-type: none"> • Article 21 Actions contre le gestionnaire ou contre le transporteur 	<ul style="list-style-type: none"> • Article 21 Actions against the manager or against the carrier 	<ul style="list-style-type: none"> • Artikel 21 Talan mot förvaltaren eller transportören
<p><i>Titre V</i> <i>Exercice des droits</i></p>	<p><i>Title V</i> <i>Assertion of Rights</i></p>	<p><i>Avdelning V</i> <i>Framställande av anspråk</i></p>
<ul style="list-style-type: none"> • Article 22 Procédure de conciliation • Article 23 Recours • Article 24 For • Article 25 Prescription 	<ul style="list-style-type: none"> • Article 22 Conciliation procedures • Article 23 Recourse • Article 24 Forum • Article 25 Limitation of actions 	<ul style="list-style-type: none"> • Artikel 22 Förlitningsförfarande • Artikel 23 Rätt till återkrav • Artikel 24 Behörig domstol • Artikel 25 Preskription

§ 1 Les présentes Règles uniformes s'appliquent à tout contrat d'utilisation d'une infrastructure ferroviaire aux fins de transports internationaux au sens des Règles uniformes CIV et des Règles uniformes CIM. Il en est ainsi quels que soient le siège et la nationalité des parties au contrat. Les présentes Règles uniformes s'appliquent même lorsque l'infrastructure ferroviaire est gérée ou utilisée par des Etats ou par des institutions ou organisations gouvernementales.

§ 2 Sous réserve de l'article 21, les présentes Règles uniformes ne s'appliquent pas à d'autres relations de droit, comme notamment:

- a) la responsabilité du transporteur ou du gestionnaire envers leurs agents ou d'autres personnes au service desquelles ils recourent pour l'exécution de leurs tâches;
- b) la responsabilité entre le transporteur ou le gestionnaire d'une part et des tiers d'autre part.

§ 1 Chaque Etat peut, à tout moment, déclarer qu'il n'appliquera pas aux victimes d'accidents survenus sur son territoire l'ensemble des dispositions relatives à la responsabilité en cas de dommages corporels, lorsque les victimes sont ses ressortissants ou des

§ 1 These Uniform Rules shall apply to any contract of use of railway infrastructure for the purposes of international carriage within the meaning of the CIV Uniform Rules and the CIM Uniform Rules. They shall apply regardless of the place of business and the nationality of the contracting parties. These Uniform Rules shall apply even when the railway infrastructure is managed or used by States or by governmental institutions or organisations.

§ 2 Subject to Article 21, these Uniform Rules shall not apply to other legal relations, such as in particular

- a) the liability of the carrier or the manager to their servants or other persons whose services they make use of to accomplish their tasks;
- b) the liability to each other of the carrier or the manager of the one part and third parties of the other part.

§ 1 Any State may, at any time, declare that it will not apply to victims of accidents occurring in its territory the whole of the provisions concerning liability in case of bodily loss or damage (death, injury or any other physical or mental harm), when the

§ 1 Dessa enhetliga rättsregler ska tillämpas på varje avtal om nyttjande av järnvägsinfrastruktur för internationell transport i den mening som avses i de enhetliga rättsreglerna CIV och i de enhetliga rättsreglerna CIM, oavsett var parterna i transportavtalet har sitt säte och vilken nationalitet de har. Dessa enhetliga rättsregler ska även tillämpas när järnvägsinfrastrukturen förvaltas eller nyttjas av stater eller statliga institutioner eller organisationer.

§ 2 Om inte annat följer av artikel 21, ska dessa enhetliga rättsregler inte tillämpas på andra rättsförhållanden, såsom

- a) transportörens eller förvaltarens ansvar gentemot sina anställda eller andra personer vilkas tjänster de anlitar för att genomföra sina uppgifter,
- b) ansvaret mellan transportören eller förvaltaren och tredje man.

§ 1 En stat får när som helst förklara att den inte kommer att tillämpa samtliga bestämmelser om ansvar vid personskada vid olyckor som inträffat på dess territorium, när de skadade är medborgare i den staten eller har hemvist där.

personnes ayant leur résidence habituelle dans cet Etat.

victims are nationals of, or have their usual place of residence in, that State.

Prop. 2017/18:62
Bilaga 1
(CUI)

§ 2 L'Etat qui a fait une déclaration conformément au § 1 peut y renoncer à tout moment en informant le dépositaire. Cette renonciation prend effet un mois après la date à laquelle le dépositaire en donne connaissance aux Etats membres.

§ 2 A State which has made a declaration in accordance with § 1 may withdraw it at any time by notification to the Depositary. This withdrawal shall take effect one month after the day on which the Depositary notifies it to the Member States.

§ 2 En stat som har avgett en förklaring enligt § 1 får när som helst återta den genom meddelande till depositarien. Återtagandet får verkan en månad efter den dag då depositarien underrättade medlemsstaterna om det.

Article 3
Définitions

Aux fins des présentes Règles uniformes, le terme:

- a) "infrastructure ferroviaire" désigne toutes les voies ferrées et installations fixes dans la mesure où elles sont nécessaires à la circulation des véhicules ferroviaires et à la sécurité du trafic;
- b) "gestionnaire" désigne celui qui met à disposition une infrastructure ferroviaire et qui a des responsabilités conformément aux lois et prescriptions en vigueur dans l'Etat dans lequel se situe l'infrastructure;
- c) "transporteur" désigne celui qui transporte par rail des personnes ou des marchandises en trafic international sous le régime des Règles uniformes CIV ou des Règles uniformes CIM et qui détient une licence conformément aux lois et prescriptions relatives à l'octroi et à la reconnaissance des licences en vigueur dans l'Etat dans le-

Article 3
Definitions

For the purposes of these Uniform Rules, the term

- a) "railway infrastructure" means all the railway lines and fixed installations, so far as these are necessary for the circulation of railway vehicles and the safety of traffic;
- b) "manager" means the person who makes railway infrastructure available and who has responsibilities in accordance with the laws and prescriptions in force in the State in which the infrastructure is located;
- c) "carrier" means the person who carries persons or goods by rail in international traffic under the CIV Uniform Rules or the CIM Uniform Rules and who is licensed in accordance with the laws and prescriptions relating to licensing and recognition of licenses in force in the State in which the person undertakes this activity;

Artikel 3
Definitioner

I dessa enhetliga rättsregler avses med

- a) järnvägsinfrastruktur: alla järnvägslinjer och fasta installationer om de är nödvändiga för trafik med järnvägsfordon och för trafikens säkerhet,
- b) förvaltare: den som ställer järnvägsinfrastruktur till förfogande och som är ansvarig enligt gällande lagar och föreskrifter i den stat där järnvägsinfrastrukturen är belägen,
- c) transportör: den som transporterar personer eller gods med järnväg i internationell trafik enligt de enhetliga rättsreglerna CIV eller de enhetliga rättsreglerna CIM och som har en licens eller ett särskilt tillstånd i enlighet med gällande lagar och bestämmelser i den stat där transporten utförs avseende beviljande eller godkännande av sådana licenser,

<p>quel la personne exerce cette activité;</p> <p>d) "auxiliaire" désigne les agents ou les autres personnes au service desquelles le transporteur ou le gestionnaire recourent pour l'exécution du contrat lorsque ces agents ou ces autres personnes agissent dans l'exercice de leurs fonctions;</p> <p>e) "tiers" désigne toute autre personne que le gestionnaire, le transporteur et leurs auxiliaires;</p> <p>f) "licence" désigne l'autorisation délivrée par un Etat à une entreprise ferroviaire, conformément aux lois et prescriptions en vigueur dans cet Etat, par laquelle sa capacité de transporteur est reconnue;</p> <p>g) "certificat de sécurité" désigne le document attestant, conformément aux lois et prescriptions de l'Etat dans lequel se situe l'infrastructure, qu'en ce qui concerne le transporteur,</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'organisation interne de l'entreprise ainsi que - le personnel à employer et les véhicules à utiliser sur l'infrastructure empruntée, <p>répondent aux exigences imposées en matière de sécurité en vue d'assurer un service sans danger sur cette infrastructure.</p>	<p>d) "auxiliary" means the servants or other persons whose services the carrier or the manager makes use of for the performance of the contract when these servants or other persons are acting within the scope of their functions;</p> <p>e) "third party" means any person other than the manager, the carrier and their auxiliaries;</p> <p>f) "licence" means the authorisation issued by a State to a railway undertaking, in accordance with the laws and prescriptions in force in that State, by which its capacity as a carrier is recognized;</p> <p>g) "safety certificate" means the document attesting, in accordance with the laws and prescriptions of the State in which the infrastructure is located, that so far as concerns the carrier,</p> <ul style="list-style-type: none"> - the internal organisation of the undertaking as well as - the personnel to be employed and the vehicles to be used on the infrastructure, <p>meet the requirements imposed in respect of safety in order to ensure a service without danger on that infrastructure.</p>	<p>d) järnvägspersonal: anställda eller andra personer vilkas tjänster transportören eller förvaltaren anlitar för att genomföra avtalet när dessa anställda eller andra personer handlar under fullgörande av sina uppgifter,</p> <p>e) tredje man: varje annan person än förvaltaren, transportören eller deras järnvägspersonal,</p> <p>f) tillstånd: tillstånd meddelat av en stat till ett järnvägsföretag, i enlighet med gällande lagar och bestämmelser i den stat där transportörens verksamhet är godkänd,</p> <p>g) säkerhetsintyg: dokument som enligt lagar och bestämmelser i den stat där infrastrukturen är belägen såvitt avser transportören intygar att</p> <ul style="list-style-type: none"> - företagets interna organisation och - den personal som ska anställas och de fordon som ska nyttjas på den trafikerade infrastrukturen <p>uppfyller de säkerhetskrav som fastställts i syfte att garantera säker trafik på denna infrastruktur.</p>
---	---	--

Article 4
Droit contraignant

Article 4
Mandatory law

Artikel 4
Tvingande rätt

Sauf clause contraire dans les présentes Règles uniformes, est nulle et de nul effet toute stipulation qui,

Unless provided otherwise in these Uniform Rules, any stipulation which, directly or indirectly, would

Om inte annat föreskrivs i dessa enhetliga rättsregler ska varje bestämmelse som direkt eller indirekt avviker

directement ou indirectement, dérogerait à ces Règles uniformes. La nullité de telles stipulations n'entraîne pas la nullité des autres dispositions du contrat. Nonobstant cela, les parties au contrat peuvent assumer une responsabilité et des obligations plus lourdes que celles qui sont prévues par les présentes Règles uniformes ou fixer un montant maximal d'indemnité pour les dommages matériels.

Titre II
Contrat d'utilisation

Article 5
Contenu et forme

§ 1 Les relations entre le gestionnaire et le transporteur ou toute autre personne autorisée à conclure un contrat de cette nature conformément aux lois et prescriptions en vigueur dans l'Etat dans lequel se situe l'infrastructure sont réglées dans un contrat d'utilisation.

§ 2 Le contrat règle les détails nécessaires pour déterminer les conditions administratives, techniques et financières de l'utilisation.

§ 3 Le contrat doit être constaté par écrit ou sous une forme équivalente. L'absence ou l'irrégularité d'une constatation par écrit ou sous une forme équivalente ou l'absence d'une des indications prévues au § 2 n'affectent ni l'existence ni la validité du contrat qui reste soumis aux présentes Règles uniformes.

derogate from these Uniform Rules, shall be null and void. The nullity of such a stipulation shall not involve the nullity of other provisions of the contract. Nevertheless, the parties to the contract may assume a liability greater and obligations more burdensome than those provided for in these Uniform Rules or fix a maximum amount of compensation for loss of or damage to property.

Title II
Contract of Use

Article 5
Contents and form

§ 1 Relations between the manager and the carrier or any other person entitled to enter into such a contract under the laws and prescriptions in force in the State in which the infrastructure is located shall be regulated in a contract of use.

§ 2 The contract shall regulate the necessary details for the determination of the administrative, technical and financial conditions of use.

§ 3 The contract must be concluded in writing or in an equivalent form. The absence or irregularity of a written form or equivalent form of contract or the absence of one of the matters specified in § 2 shall not affect the existence or the validity of the contract which shall remain subject to these Uniform Rules.

från dessa enhetliga rättsregler vara ogiltig. En sådan bestämmelse ogiltighet ska inte medföra att övriga bestämmelser i avtalet är ogiltiga. Avtalsparterna kan dock ta på sig större ansvar och förpliktelser än de som föreskrivs i dessa enhetliga rättsregler eller fastställa ett högsta ersättningsbelopp för saksador.

Avdelning II
Nyttjandavtal

Artikel 5
Innehåll och form

§ 1 Förhållandena mellan förvaltaren och transportören eller någon annan person som har rätt att ingå ett sådant avtal enligt gällande lagar och bestämmelser i den stat där infrastrukturen är belägen, ska regleras i ett nyttjandavtal.

§ 2 Avtalet ska reglera de nödvändiga detaljerna för de administrativa, tekniska och finansiella villkoren för nyttjandet.

§ 3 Avtalet ska upprättas skriftligt eller i likvärdig form. Om avtal i skriftlig eller likvärdig form saknas eller är felaktigt, eller om någon av de uppgifter som anges i § 2 saknas, ska detta inte påverka avtalets bestånd eller giltighet, utan det ska fortfarande lyda under dessa enhetliga rättsregler.

Article 5bis
Droit non affecté

§ 1 Les dispositions de l'article 5 tout comme celles des articles 6, 7 et 22 n'affectent pas les obligations que les parties au contrat d'utilisation de l'infrastructure sont tenues de remplir conformément aux lois et prescriptions en vigueur dans l'Etat dans lequel se situe l'infrastructure, y compris, le cas échéant, le droit de l'Union européenne.

§ 2 Les dispositions des articles 8 et 9 n'affectent pas les obligations que les parties au contrat d'utilisation de l'infrastructure sont tenues de remplir dans un Etat membre de l'UE ou dans un Etat où la législation de l'Union européenne s'applique par suite d'accords internationaux conclus avec l'Union européenne.

§ 3 Les dispositions des §§ 1 et 2 concernent en particulier:

- les accords à conclure entre les entreprises ferroviaires ou les candidats autorisés et les gestionnaires d'infrastructure,
- l'octroi des licences,
- la certification en matière de sécurité,
- l'assurance,
- la tarification, y compris les systèmes d'amélioration des performances afin de réduire au minimum les retards et perturbations d'exploitation et d'améliorer les performances du réseau ferroviaire,
- les mesures d'indemnisation en faveur des clients et
- le règlement des litiges.

Article 5bis
Law remaining unaffected

§ 1 The provisions of Article 5 as well as those of Articles 6, 7 and 22 shall not affect the obligations which the parties to the contract of use of infrastructure have to meet under the laws and prescriptions in force in the State in which the infrastructure is located including, where appropriate, the law of the European Union.

§ 2 The provisions of Articles 8 and 9 shall not affect the obligations which the parties to the contract of use of infrastructure have to meet in an EU Member State or in a State where legislation of the European Union applies as a result of international agreements with the European Union.

§ 3 The provisions of §§ 1 and 2 concern in particular:

- agreements to be concluded between railway undertakings or authorised applicants and infrastructure managers,
- licensing,
- safety certification,
- insurance,
- charging involving performance schemes to minimise delays and disruptions and improve the performance of the railway network,
- compensation arrangements in favour of customers and
- dispute resolution.

Artikel 5bis
Rätt som förblir opåverkad

§ 1 Bestämmelserna i artikel 5, liksom de i artikel 6, 7 och 22 ska inte påverka de skyldigheter som parterna till nyttjandeavtalet har enligt gällande lagar och bestämmelser i den stat där infrastrukturen är belägen, vilket i tillämpliga fall inkluderar unionsrätten.

§ 2 Bestämmelserna i artikel 8 och 9 ska inte påverka de skyldigheter som parterna till nyttjandeavtalet har i en EU-medlemsstat eller i en stat där unionsrätten tillämpas som en följd av ett internationellt avtal med den Europeiska unionen.

§ 3 Bestämmelserna i § 1 och 2 avser i synnerhet:

- avtal som träffas mellan järnvägsföretag eller auktoriserade sökanden och inftratstrukturförvaltare,
- beviljande av licens,
- säkerhetsintyg,
- försäkring,
- avgifter, vilket inkluderar verksamhetsstyrning för att minimera förseningar och störningar samt förbättra järnvägssystemet,
- ersättningssystem till förmån för kunderna och
- tvistlösning.

Article 6
Obligations particulières
du transporteur et du
gestionnaire

§ 1 Le transporteur doit être autorisé à exercer l'activité de transporteur ferroviaire. Le personnel à employer et les véhicules à utiliser doivent répondre aux exigences de sécurité. Le gestionnaire peut exiger que le transporteur prouve, par la présentation d'une licence et d'un certificat de sécurité valables ou de copies certifiées conformes ou de toute autre manière, que ces conditions sont remplies.

§ 2 Le transporteur doit faire connaître au gestionnaire tout événement susceptible d'affecter la validité de sa licence, de ses certificats de sécurité, ou des autres éléments de preuve.

§ 3 Le gestionnaire peut exiger que le transporteur prouve qu'il a conclu une assurance-responsabilité suffisante ou qu'il a pris des dispositions équivalentes pour couvrir toutes les actions, à quelque titre que ce soit, visées aux articles 9 à 21. Le transporteur doit prouver annuellement par une attestation en bonne et due forme que l'assurance-responsabilité ou les dispositions équivalentes existent toujours; il doit notifier au gestionnaire toute modification y relative avant que celle-ci ne produise ses effets.

§ 4 Les parties au contrat doivent s'informer réciproquement de tout événement susceptible d'empêcher l'exécution du contrat qu'elles ont conclu.

Article 6
Special obligations of the
carrier and the manager

§ 1 The carrier must be authorised to undertake the activity of a carrier by rail. The personnel to be employed and the vehicles to be used must satisfy the safety requirements. The manager may require the carrier to prove, by the presentation of a valid licence and safety certificate or certified copies, or in any other manner, that these conditions are fulfilled.

§ 2 The carrier must notify the manager of any event which might affect the validity of his licence, his safety certificates or other elements of proof.

§ 3 The manager may require the carrier to prove that he has taken out a sufficient liability insurance or taken equivalent measures to cover any claims, on whatever grounds, referred to in Articles 9 to 21. Each year, the carrier must prove, by an attestation in due form, that the liability insurance or the equivalent provisions still exist; he must notify the manager of any modification relating to them before it takes effect.

§ 4 The parties to the contract must inform each other of any event which might impede the execution of the contract they have concluded.

Artikel 6
Transportörens och
förvaltarens särskilda
skyldigheter

§ 1 Transportören ska ha tillstånd att bedriva verksamhet som järnvägstransportör. Den personal som ska anställas och de fordon som ska användas ska uppfylla säkerhetskraven. Förvaltaren får kräva att transportören, genom att visa upp giltigt tillstånd och säkerhetsintyg eller bestyrkta kopior eller på annat sätt, visar att dessa villkor är uppfyllda.

§ 2 Transportören ska underrätta förvaltaren om varje händelse som kan inverka på tillståndets, säkerhetsintygens eller annan bevisnings giltighet.

§ 3 Förvaltaren får kräva att transportören visar att den har tecknat tillräcklig ansvarsförsäkring eller att den har vidtagit motsvarande åtgärder för att täcka alla ersättningsanspråk som avses i artiklarna 9–21, oavsett vilken grund som åberopas. Transportören ska varje år genom ett regelmässigt intyg visa att ansvarsförsäkringen eller motsvarande åtgärder fortfarande består; den ska underrätta förvaltaren om ändringar som rör dessa innan de träder i kraft.

§ 4 Avtalsparterna ska informera varandra om varje händelse som kan utgöra hinder för fullgörandet av det avtal de har ingått.

Article 7
Fin du contrat

§ 1 Le gestionnaire peut dénoncer le contrat d'utilisation sans délai lorsque:

- a) le transporteur n'est plus autorisé à exercer l'activité de transporteur ferroviaire;
- b) le personnel à employer et les véhicules à utiliser ne répondent plus aux exigences de sécurité;
- c) le transporteur est en retard de paiement, à savoir
 1. pour deux échéances successives et avec un montant qui dépasse une contre-valeur d'usage pour un mois ou
 2. pour un délai couvrant plus de deux échéances et avec un montant égal à la contre-valeur d'usage pour deux mois;
- d) le transporteur a violé d'une manière caractérisée l'une des obligations particulières prévues à l'article 6, §§ 2 et 3.

§ 2 Le transporteur peut dénoncer le contrat d'utilisation sans délai lorsque le gestionnaire perd son droit de gérer l'infrastructure.

§ 3 Chaque partie au contrat d'utilisation peut le dénoncer sans délai en cas de violation caractérisée d'une des obligations essentielles par l'autre partie au contrat, lorsque cette obligation concerne la sécurité des personnes et des biens; les parties au contrat peuvent convenir des modalités de l'exercice de ce droit.

§ 4 La partie au contrat qui

Article 7
Termination of the contract

§ 1 The manager may rescind the contract forthwith when

- a) the carrier is no longer authorised to carry on the activity of carrier by rail;
- b) the personnel to be employed and the vehicles to be used no longer meet the safety requirements;
- c) the carrier is in arrear with payment, that is to say
 1. for two successive payment periods and for an amount in excess of the equivalent of one month's use, or
 2. for a period covering more than two payment periods and for an amount equal to the value of two months' use;
- d) the carrier is in clear breach of one of the special obligations specified in Article 6 §§ 2 and 3.

§ 2 The carrier may rescind the contract of use forthwith when the manager loses his right to manage the infrastructure.

§ 3 Each party to the contract may rescind the contract of use forthwith in the case of a clear breach of one of the essential obligations by the other party to the contract, when that obligation concerns the safety of persons or goods; the parties to the contract may agree the modalities for the exercise of this right.

§ 4 The party to the con-

Artikel 7
Avtalets upphörande

§ 1 Förvaltaren får häva avtalet omedelbart när

- a) transportören inte längre har tillstånd att bedriva verksamhet som järnvägstransportör,
- b) den personal som ska anställas och de fordon som ska användas inte längre uppfyller säkerhetskraven,
- c) transportören ligger efter med betalningen,
 1. om detta har skett vid två på varandra följande förfalldagar och beloppet motsvarar minst en månads nyttjande eller
 2. om förfalldagarna inte följer på varandra och beloppet motsvarar minst två månaders nyttjande,
- d) transportören uppenbarligen har åsidosatt någon av de särskilda skyldigheter som anges i artikel 6 §§ 2 och 3.

§ 2 Transportören får häva avtalet omedelbart när förvaltaren förlorar sin rätt att förvalta infrastrukturen.

§ 3 Varje part i nyttjandavtalet får häva detta omedelbart om någon av de väsentliga skyldigheterna uppenbarligen åsidosätts av den andra avtalsparten, när denna skyldighet rör säkerhet för personer och egendom; avtalsparterna får komma överens om villkoren för att utöva denna rätt.

§ 4 Den avtalspart som har

est à l'origine de sa dénonciation répond envers l'autre partie du dommage qui en résulte, à moins qu'elle ne prouve que le dommage ne résulte pas de sa faute.

tract who is the cause of its rescission shall be liable to the other party for the loss or damage resulting from it, unless he proves that the loss or damage was not caused by his fault.

orsakat hävandet ska vara ansvarig gentemot den andra parten för den skada som blir följd, om den inte visar att skadan inte är en följd av fel eller försummelse från dess sida.

§ 5 Les parties au contrat peuvent convenir de conditions dérogeant aux dispositions du § 1, lettres c) et d) et du § 4.

§ 5 The parties to the contract may agree conditions derogating from the provisions of § 1 letters c) and d) and § 4.

§ 5 Avtalsparterna får komma överens om villkor som avviker från bestämmelserna i § 1 c och d samt i § 4.

*Titre III
Responsabilité*

*Title III
Liability*

*Avdelning III
Ansvar*

*Article 8
Responsabilité du
gestionnaire*

*Article 8
Liability of the manager*

*Artikel 8
Förvaltarens ansvar*

§ 1 Le gestionnaire est responsable;

§ 1 The manager shall be liable

§ 1 Förvaltaren ska vara ansvarig för

- a) des dommages corporels (mort, blessures ou toute autre atteinte à l'intégrité physique ou psychique),
- b) des dommages matériels (destruction ou avarie des biens mobiliers et immobiliers),
- c) des dommages pécuniaires résultant des dommages-intérêts dus par le transporteur en vertu des Règles uniformes CIV et des Règles uniformes CIM,

- a) for bodily loss or damage (death, injury or any other physical or mental harm),
- b) for loss of or damage to property (destruction of, or damage to, movable or immovable property),
- c) for pecuniary loss resulting from damages payable by the carrier under the CIV Uniform Rules and the CIM Uniform Rules,

- a) personskada (dödsfall, personskada eller annan fysisk eller psykisk skada),
- b) sakskada (förstöring av eller skada på fast eller lös egendom),
- c) ekonomisk skada till följd av skadestånd som transportören ska betala enligt de enhetliga rättsreglerna CIV och de enhetliga rättsreglerna CIM,

causés au transporteur ou à ses auxiliaires durant l'utilisation de l'infrastructure et ayant leur origine dans l'infrastructure.

caused to the carrier or to his auxiliaries during the use of the infrastructure and having its origin in the infrastructure.

som orsakats transportören eller dennes järnvägspersonal vid nyttjandet av infrastrukturen och som beror på infrastrukturen.

§ 2 Le gestionnaire est déchargé de cette responsabilité:

§ 2 The manager shall be relieved of this liability

§ 2 Förvaltaren ska vara fri från detta ansvar

- a) en cas de dommages corporels et de dommages pécuniaires résultant des dommages-intérêts dus par le transporteur en vertu des Règles uniformes CIV

- a) in case of bodily loss or damage and pecuniary loss resulting from damages payable by the carrier under the CIV Uniform Rules

- a) vid personskada och ekonomisk skada till följd av skadestånd som transportören ska betala enligt de enhetliga rättsreglerna CIV

- | | | | | | |
|----|---|----|--|----|--|
| 1. | si l'événement dommageable a été causé par des circonstances extérieures à l'exploitation que le gestionnaire, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier, | 1. | if the incident giving rise to the loss or damage has been caused by circumstances not connected with the management of the infrastructure which the manager, in spite of having taken the care required in the particular circumstances of the case, could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent, | 1. | om den händelse som givit upphov till skadan har orsakats av omständigheter som inte kan hänföras till själva jämvägsdriften och som förvaltaren inte hade kunnat undgå eller förebygga följderna av, även om den hade iakttagit den omsorg som omständigheterna påkallade, |
| 2. | dans la mesure où l'événement dommageable est dû à une faute de la personne ayant subi le dommage, | 2. | to the extent that the incident giving rise to the loss or damage is due to the fault of the person suffering the loss or damage, | 2. | i den utsträckning som den händelse som givit upphov till skadan beror på fel eller försummelse av den person som lidit skada, |
| 3. | si l'événement dommageable est dû au comportement d'un tiers que le gestionnaire, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences duquel il ne pouvait pas obvier; | 3. | if the incident giving rise to the loss or damage is due to the behaviour of a third party which the manager, in spite of having taken the care required in the particular circumstances of the case, could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent; | 3. | om den händelse som givit upphov till skadan beror på ett sådant beteende av tredje man som förvaltaren inte hade kunnat undvika eller förebygga följderna av, även om han hade iakttagit den omsorg som omständigheterna påkallade, |
| b) | en cas de dommages matériels et de dommages pécuniaires résultant des dommages-intérêts dus par le transporteur en vertu des Règles uniformes CIM, lorsque le dommage est causé par la faute du transporteur ou par un ordre du transporteur qui n'est pas imputable au gestionnaire ou en raison de circonstances que le gestionnaire ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier. | b) | in case of loss of or damage to property and pecuniary loss resulting from damages payable by the carrier under the CIM Uniform Rules, when the loss or damage was caused by the fault of the carrier or by an order given by the carrier which is not attributable to the manager or by circumstances which the manager could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent. | b) | i händelse av sakskada och ekonomisk skada till följd av skadestånd som transportören ska betala enligt de enhetliga rättsreglerna CIM, när skadan har orsakats genom fel eller försummelse från transportörens sida eller genom en order från transportören som inte beror på förvaltaren eller på grund av omständigheter som förvaltaren inte hade kunnat undgå eller förebygga följderna av. |

§ 3 Si l'événement dommageable est dû au comportement d'un tiers et si, en dépit de cela, le gestionnaire n'est pas entièrement déchargé de sa responsabilité conformément au § 2, lettre a), il répond pour le tout dans les limites des présentes Règles uniformes et sans préjudice de son recours éventuel contre le tiers.

§ 4 Les parties au contrat peuvent convenir si, et dans quelle mesure, le gestionnaire est responsable des dommages causés au transporteur par un retard ou par une perturbation dans l'exploitation.

Article 9
Responsabilité du transporteur

§ 1 Le transporteur est responsable:

- a) des dommages corporels (mort, blessures ou toute autre atteinte à l'intégrité physique ou psychique),
- b) des dommages matériels (destruction ou avarie des biens mobiliers et immobiliers),

causés au gestionnaire ou à ses auxiliaires, durant l'utilisation de l'infrastructure, par les moyens de transport utilisés ou par les personnes ou par les marchandises transportées.

§ 2 Le transporteur est déchargé de cette responsabilité:

- a) en cas de dommages corporels
1. si l'événement dommageable a été causé par des circonstances extérieures à l'exploitation que le transporteur, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences

§ 3 If the incident giving rise to the loss or damage is due to the behaviour of a third party and if, in spite of that, the manager is not entirely relieved of liability in accordance with § 2, letter a), he shall be liable in full up to the limits laid down in these Uniform Rules but without prejudice to any right of recourse against the third party.

§ 4 The parties to the contract may agree whether and to what extent the manager shall be liable for the loss or damage caused to the carrier by delay or disruption to his operations.

Article 9
Liability of the carrier

§ 1 The carrier shall be liable

- a) for bodily loss or damage (death, injury or any other physical or mental harm),
- b) for loss of or damage to property (destruction of or damage to movable or immovable property),

caused to the manager or to his auxiliaries, during the use of the infrastructure, by the means of transport used or by the persons or goods carried.

§ 2 The carrier shall be relieved of this liability

- a) in case of bodily loss or damage
1. if the incident giving rise to the loss or damage has been caused by circumstances not connected with the operations of the carrier which he, in spite of having taken the care required in the particular circumstances of

§ 3 Om den händelse som givit upphov till skadan beror på tredje mans beteende och om förvaltaren trots detta inte är helt befriad från sitt ansvar enligt § 2 a, ska han vara helt ansvarig inom de gränser som anges i dessa enhetliga rättsregler men utan inskränkning i den rätt till återkrav som han kan ha mot tredje man.

§ 4 Avtalsparterna får komma överens om huruvida, och i vilken utsträckning, förvaltaren ska vara ansvarig för skada som orsakas transportören genom försening eller driftsstörning.

Artikel 9
Transportörens ansvar

§ 1 Transportören ska vara ansvarig för

- a) personskada (dödsfall, personskada eller annan fysisk eller psykisk skada),
- b) sakskada (förstöring av eller skada på fast eller lös egendom),

som vid nyttjandet av infrastrukturen har orsakats förvaltaren eller dennes järnvägspersonal av de transportmedel som använts eller de personer eller det gods som transporterats.

§ 2 Transportören ska vara fri från detta ansvar

- a) vid personskada
1. om den händelse som givit upphov till skadan har orsakats av omständigheter som inte kan hänföras till själva järnvägsdriften och som transportören inte hade kunnat undgå eller förebygga följderna av, även om transportören hade

- | | | | |
|----|---|--|---|
| | desquelles il ne pouvait pas obvier, | the case, could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent, | iakttagit den omsorg som omständigheterna påkallade, |
| 2. | dans la mesure où l'événement dommageable est dû à une faute de la personne ayant subi le dommage, | 2. to the extent that the incident giving rise to the loss or damage is due to the fault of the person suffering the loss or damage, | 2. i den utsträckning som den händelse som givit upphov till skadan beror på fel eller försummelse av den person som lidit skada, |
| 3. | si l'événement dommageable est dû au comportement d'un tiers que le transporteur, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences duquel il ne pouvait pas obvier; | 3. if the incident giving rise to the loss or damage is due to the behaviour of a third party which the carrier, in spite of having taken the care required in the particular circumstances of the case, could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent; | 3. om den händelse som givit upphov till skadan beror på ett sådant beteende av tredje man som transportören inte hade kunnat undgå eller förebygga följderna av, även om han hade iakttagit den omsorg som omständigheterna påkallade, |
| b) | en cas de dommages matériels lorsque le dommage est causé par la faute du gestionnaire ou par un ordre du gestionnaire qui n'est pas imputable au transporteur ou en raison de circonstances que le transporteur ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier. | b) in case of loss of or damage to property when the loss or damage is caused by a fault of the manager or by an order given by the manager which is not attributable to the carrier or by circumstances which the carrier could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent. | b) vid sakskada när skadan har orsakats genom fel eller försummelse från förvaltarens sida eller genom en order från förvaltaren som inte beror på transportören eller av omständigheter som transportören inte hade kunnat undgå eller förebygga följderna av. |

§ 3 Si l'événement dommageable est dû au comportement d'un tiers et si, en dépit de cela, le transporteur n'est pas entièrement déchargé de sa responsabilité conformément au § 2, lettre a), il répond pour le tout dans les limites des présentes Règles unificées et sans préjudice de son recours éventuel contre le tiers.

§ 3 If the incident giving rise to the loss or damage is due to the behaviour of a third party and if, in spite of that, the carrier is not entirely relieved of liability in accordance with § 2, letter a), he shall be liable in full up to the limits laid down in these Uniform Rules but without prejudice to any right of recourse against the third party.

§ 3 Om den händelse som givit upphov till skadan beror på tredje mans beteende och om transportören trots detta inte är helt befriad från sitt ansvar enligt § 2 a, ska transportören vara helt ansvarig inom de gränser som anges i dessa enhetliga rättsregler och utan inskränkning i den rätt till återkrav som han kan ha mot tredje man.

§ 4 Les parties au contrat peuvent convenir si, et dans quelle mesure, le transporteur est responsable des dommages causés au gestionnaire par une perturbation dans l'exploitation.

§ 4 The parties to the contract may agree whether and to what extent the carrier shall be liable for the loss or damage caused to the manager by disruption to his operations.

§ 4 Avtalsparterna får komma överens om huruvida, och i vilken utsträckning, transportören ska vara ansvarig för skada som orsakats förvaltaren genom försening eller driftsstörning.

Article 10
Causes concomitantes

§ 1 Lorsque des causes imputables au gestionnaire et des causes imputables au transporteur ont contribué au dommage, chaque partie au contrat ne répond que dans la mesure où les causes qui lui sont imputables en vertu des articles 8 et 9 ont contribué au dommage. S'il est impossible de constater dans quelle mesure les causes respectives ont contribué au dommage, chaque partie supporte le dommage qu'elle a subi.

§ 2 Le § 1 est applicable par analogie lorsque des causes imputables au gestionnaire et des causes imputables à plusieurs transporteurs empruntant la même infrastructure ferroviaire ont contribué au dommage.

§ 3 En cas de dommages visés à l'article 9, le § 1, première phrase, est applicable par analogie lorsque des causes imputables à plusieurs transporteurs utilisant la même infrastructure ont contribué au dommage. S'il est impossible de constater dans quelle mesure les causes respectives ont contribué au dommage, les transporteurs sont responsables à parts égales envers le gestionnaire.

Article 11
Dommages-intérêts en cas de mort

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

- a) les frais nécessaires consécutifs au décès, notamment ceux du transport du corps et des obsèques;
- b) si la mort n'est pas survenue immédiate-

Article 10
Concomitant causes

§ 1 If causes attributable to the manager and causes attributable to the carrier contributed to the loss or damage, each party to the contract shall be liable only to the extent that the causes attributable to him under Article 8 and 9 contributed to the loss or damage. If it is impossible to assess to what extent the respective causes contributed to the loss or damage, each party shall bear the loss or damage he has sustained.

§ 2 § 1 shall apply mutatis mutandis if causes attributable to the manager and causes attributable to several carriers using the same railway infrastructure contributed to the loss or damage.

§ 3 § 1, first sentence, shall apply mutatis mutandis in case of loss or damage referred to in Article 9 if causes attributable to several carriers using the same infrastructure contributed to the loss or damage. If it is impossible to assess to what extent the respective causes contributed to the loss or damage, the carriers shall be liable to the manager in equal shares.

Article 11
Damages in case of death

§ 1 In case of death, the damages shall comprise:

- a) any necessary costs following the death, in particular those of transport of the body and the funeral expenses;
- b) if death does not occur at once, the

Artikel 10
Samverkande skadeorsaker

§ 1 När orsaker som kan hänföras till förvaltaren och orsaker som kan hänföras till transportören har medverkat till skadan, ska varje avtalspart endast vara ansvarig i den utsträckning de orsaker som enligt artiklarna 8 och 9 kan hänföras till parten har medverkat till skadan. Om det inte går att fastställa i vilken utsträckning respektive omständigheter har medverkat till skadan, ska varje part stå för den skada den har lidit.

§ 2 Vad som sägs i § 1 ska också tillämpas när de omständigheter för vilka förvaltaren svarar och de omständigheter för vilka flera transportörer som trafikerar samma järnvägsinfrastruktur svarar har medverkat till skadan.

§ 3 Vid skada som avses i artikel 9 ska § 1 första meningen också tillämpas när omständigheter för vilka flera transportörer som använder samma infrastruktur svarar har medverkat till skadan. Om det inte går att fastställa i vilken utsträckning respektive omständigheter har medverkat till skadan, ska transportörerna vara ansvariga gentemot förvaltaren till lika stora delar.

Artikel 11
Ersättning vid dödsfall

§ 1 Vid dödsfall ska ersättningen omfatta

- a) de nödvändiga kostnader som föranleds av dödsfallet, särskilt kostnaderna för transport av liket och begravningskostnaderna,
- b) om döden inte har inträffat omedelbart, de

ment, les dommages-intérêts prévus à l'article 12.	damages provided for in Article 12.	ersättningsposter som anges i artikel 12.
<p>§ 2 Si, par la mort, des personnes envers lesquelles la personne décédée avait ou aurait eu à l'avenir une obligation alimentaire, en vertu de la loi, sont privées de leur soutien, il y a également lieu de les indemniser de cette perte. L'action en dommages-intérêts des personnes dont la personne décédée assumait l'entretien sans y être tenue par la loi reste soumise au droit national.</p>	<p>§ 2 If, through the death, persons whom the deceased had or would have had in the future a legal duty to maintain, are deprived of their support, they shall also be compensated for that loss. Rights of action for damages by persons whom the deceased was maintaining without being legally bound to do so, shall be governed by national law.</p>	<p>§ 2 Om dödsfallet medför att en person mot vilken den avlidne var eller i framtiden skulle ha blivit underhållsskyldig enligt lag, förlorar sitt underhåll, ska ersättning också lämnas för denna förlust. I fråga om ersättningskrav från en person som den avlidne har åtagit sig att underhålla utan att vara förpliktad till det enligt lag, ska nationell rätt tillämpas.</p>
<p><i>Article 12</i> <i>Dommages-intérêts en cas de blessures</i></p>	<p><i>Article 12</i> <i>Damages in case of personal injury</i></p>	<p><i>Artikel 12</i> <i>Ersättning vid personskada</i></p>
<p>En cas de blessures ou de toute autre atteinte à l'intégrité physique ou psychique, les dommages-intérêts comprennent:</p> <p>a) les frais nécessaires, notamment ceux de traitement et de transport;</p> <p>b) la réparation du préjudice causé, soit par l'incapacité de travail totale ou partielle, soit par l'accroissement des besoins.</p>	<p>In case of personal injury or any other physical or mental harm, the damages shall comprise:</p> <p>a) any necessary costs, in particular those of treatment and of transport;</p> <p>b) compensation for financial loss, due to total or partial incapacity to work, or to increased needs.</p>	<p>Vid personskada eller annan fysisk eller psykisk skada ska ersättningen täcka</p> <p>a) nödvändiga kostnader, särskilt kostnader för vård och transport,</p> <p>b) inkomstförlust till följd av förlorad eller nedsatt arbetsförmåga och ökade levnads-kostnader.</p>
<p><i>Article 13</i> <i>Réparation d'autres préjudices corporels</i></p>	<p><i>Article 13</i> <i>Compensation for other bodily harm</i></p>	<p><i>Artikel 13</i> <i>Ersättning för annan personskada</i></p>
<p>Le droit national détermine, si et dans quelle mesure le gestionnaire ou le transporteur doivent verser des dommages-intérêts pour des préjudices corporels autres que ceux prévus aux articles 11 et 12.</p>	<p>National law shall determine whether and to what extent the manager or the carrier must pay damages for bodily harm other than that provided for in Articles 11 and 12.</p>	<p>Om och i vilken mån förvaltaren eller transportören är skyldig att betala ersättning för andra skador än dem som avses i artiklarna 11 och 12 ska avgöras enligt nationell rätt.</p>
<p><i>Article 14</i> <i>Forme et montant des dommages-intérêts en cas de mort et de blessures</i></p>	<p><i>Article 14</i> <i>Form and amount of damages in case of death and personal injury</i></p>	<p><i>Artikel 14</i> <i>Ersättningens form och belopp vid dödsfall eller annan personskada</i></p>
<p>§ 1 Les dommages-intérêts prévus à l'article 11, § 2 et à l'article 12, lettre b) doivent être alloués sous forme de capital. Toutefois,</p>	<p>§ 1 The damages provided for in Article 11 § 2 and in Article 12 letter b) must be awarded in the form of a lump sum. However, if</p>	<p>§ 1 Den ersättning som avses i artikel 11 § 2 och i artikel 12 b ska utges som engångsbelopp. Ersättning- en ska dock utgå som liv-</p>

si le droit national permet l'allocation d'une rente, ils sont alloués sous cette forme lorsque la personne lésée ou les ayants droit visés à l'article 11, § 2, le demandent.

§ 2 Le montant des dommages-intérêts à allouer en vertu du § 1 est déterminé selon le droit national. Toutefois, pour l'application des présentes Règles uniformes, il est fixé une limite maximale de 175 000 unités de compte en capital ou en rente annuelle correspondant à ce capital, pour chaque personne, dans le cas où le droit national prévoit une limite maximale d'un montant inférieur.

*Article 15
Déchéance du droit
d'invoquer les limites de
responsabilité*

Les limites de responsabilité prévues dans les présentes Règles uniformes ainsi que les dispositions du droit national, qui limitent les indemnités à un montant déterminé, ne s'appliquent pas s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission que l'auteur du dommage a commis, soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résultera probablement.

*Article 16
Conversion et intérêts*

§ 1 Lorsque le calcul de l'indemnité implique la conversion des sommes exprimées en unités monétaires étrangères, celle-ci est faite d'après le cours aux jour et lieu du paiement de l'indemnité.

§ 2 L'ayant droit peut

national law permits the award of an annuity, the damages shall be awarded in that form if so requested by the injured person or by persons entitled referred to in Article 11 § 2.

§ 2 The amount of damages to be awarded pursuant to § 1 shall be determined in accordance with national law. However, for the purposes of these Uniform Rules, the upper limit per person shall be set at 175,000 units of account as a lump sum or as an annuity corresponding to that sum, where national law provides for an upper limit of less than that amount.

*Article 15
Loss of right to invoke the
limits of liability*

The limits of liability provided for in these Uniform Rules as well as the provisions of national law, which limit the compensation to a certain amount, shall not apply if it is proved that the loss or damage results from an act or omission, which the author of the loss or damage has committed either with the intent to cause such loss or damage, or recklessly and with knowledge that such loss or damage would probably result.

*Article 16
Conversion and interest*

§ 1 Where the calculation of compensation requires the conversion of sums expressed in foreign currency, conversion shall be at the exchange rate applicable on the day and at the place of payment of the compensation.

§ 2 The person entitled may

ränta, om den nationella rätten tillåter det och den person som har lidit skada eller den rättsinnehavare som avses i artikel 11 § 2 begär det.

§ 2 Storleken på den ersättning som ska utges enligt § 1 ska bestämmas enligt nationell rätt. Vid tillämpningen av dessa enhetliga rättsregler ska dock ett engångsbelopp, eller livränta motsvarande detta belopp, fastställas till högst 175 000 beräkningsenheter per person, om det i den nationella rätten föreskrivs ett lägre maximibelopp.

*Artikel 15
Förlust av rätt att åberopa
begränsning av
skadeståndsansvar*

Den begränsning av skadeståndsansvaret som anges i dessa enhetliga rättsregler och i de bestämmelser i nationell rätt som begränsar ersättningen till ett visst belopp, ska inte tillämpas om det visas att den skadevällande orsakat skadan genom handling eller underlåtenhet antingen i avsikt att vålla en sådan skada eller hänsynslöst och med insikt att en sådan skada sannolikt skulle uppkomma.

*Artikel 16
Omräkning och ränta*

§ 1 När beräkningen av ersättningen medför omräkning av belopp som uttryckts i utländsk valuta, ska denna omräkning göras enligt kursen den dag och på den plats där ersättningen betalas.

§ 2 Den skadelidande får

demander des intérêts de l'indemnité, calculés à raison de cinq pour cent l'an, à partir du jour de l'ouverture d'une procédure de conciliation, du recours au tribunal arbitral prévu au Titre V de la Convention ou de la demande en justice.

Article 17
Responsabilité en cas d'accident nucléaire

Le gestionnaire et le transporteur sont déchargés de la responsabilité qui leur incombe en vertu des présentes Règles uniformes lorsque le dommage a été causé par un accident nucléaire et qu'en application des lois et prescriptions d'un Etat réglant la responsabilité dans le domaine de l'énergie nucléaire, l'exploitant d'une installation nucléaire ou une autre personne qui lui est substituée est responsable de ce dommage.

Article 18
Responsabilité pour les auxiliaires

Le gestionnaire et le transporteur répondent de leurs auxiliaires.

Article 19
Autres actions

§ 1 Dans tous les cas où les présentes Règles uniformes s'appliquent, toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée contre le gestionnaire ou contre le transporteur que dans les conditions et limitations de ces Règles uniformes.

§ 2 Il en est de même pour toute action exercée contre les auxiliaires dont le gestionnaire ou le transporteur répondent en vertu de l'article 18.

claim interest on compensation, calculated at five per cent per annum, from the day of initiation of a conciliation procedure, of seizure of the Arbitration Tribunal provided for in Title V of the Convention or from the day on which legal proceedings were instituted.

Article 17
Liability in case of nuclear incidents

The manager and the carrier shall be relieved of liability pursuant to these Uniform Rules for loss or damage caused by a nuclear incident when the operator of a nuclear installation or another person who is substituted for him is liable for the loss or damage pursuant to the laws and prescriptions of a State governing liability in the field of nuclear energy.

Article 18
Liability for auxiliaries

The manager and the carrier shall be liable for their auxiliaries.

Article 19
Other actions

§ 1 In all cases where these Uniform Rules shall apply, any action in respect of liability, on whatever grounds, may be brought against the manager or against the carrier only subject to the conditions and limitations laid down in these Uniform Rules.

§ 2 The same shall apply to any action brought against the auxiliaries for whom the manager or the carrier is liable pursuant to Article 18.

kräva ränta på ersättningsbeloppet med fem procent per år från och med den dag då ett förlikningsförfarande inleddes, då ärendet hän-sköts till den skiljenämnd som föreskrivs i avdelning V i fördraget eller då talan väcktes vid domstol.

Artikel 17
Ansvar vid atomolycka

Förvaltaren och transportören ska vara befriade från det ansvar som åligger dem enligt dessa enhetliga rättsregler, om skadan har orsakats av en atomolycka och ägaren till en atomanläggning eller någon annan person i dennes ställe är ansvarig för skadan enligt en stats lagar och bestämmelser om ansvar på atomenergis område.

Artikel 18
Ansvar för järnvägspersonal

Förvaltaren och transportören ska vara ansvariga för sin personal.

Artikel 19
Andra grunder för anspråk

§ 1 I de fall där dessa enhetliga rättsregler är tillämpliga får anspråk på ersättning, oavsett vilken grund som åberopas, väckas mot förvaltaren eller transportören endast under de förutsättningar och med de begränsningar som föreskrivs i dessa enhetliga rättsregler.

§ 2 Detsamma ska även gälla i fråga om talan mot järnvägspersonal som förvaltaren eller transportören ansvarar för enligt artikel 18.

Article 20
Accords-litiges

Les parties au contrat peuvent convenir des conditions dans lesquelles elles font valoir ou renoncent à faire valoir leurs droits aux dommages-intérêts à l'égard de l'autre partie au contrat.

Titre IV
Actions des auxiliaires

Article 21
Actions contre le gestionnaire ou contre le transporteur

§ 1 Toute action en responsabilité des auxiliaires du transporteur contre le gestionnaire pour des dommages causés par celui-ci, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée que dans les conditions et limitations des présentes Règles uniformes.

§ 2 Toute action en responsabilité des auxiliaires du gestionnaire contre le transporteur pour des dommages causés par celui-ci, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée que dans les conditions et limitations des présentes Règles uniformes.

Titre V
Exercice des droits

Article 22
Procédure de conciliation

Les parties au contrat peuvent convenir de procédures de conciliation ou faire appel au tribunal arbitral prévu au Titre V de la Convention.

Article 23
Recours

Le bien-fondé du paiement

Article 20
Agreements to settle

The parties to the contract may agree conditions in which they assert or renounce their rights to compensation from the other party to the contract.

Title IV
Actions by Auxiliaries

Article 21
Actions against the manager or against the carrier

§ 1 Any action in respect of liability brought by the auxiliaries of the carrier against the manager on account of loss or damage caused by him, on whatever grounds, may be brought only subject to the conditions and limitations laid down in these Uniform Rules.

§ 2 Any action in respect of liability brought by the auxiliaries of the manager against the carrier on account of loss or damage caused by him, on whatever grounds, may be brought only subject to the conditions and limitations laid down in these Uniform Rules.

Title V
Assertion of Rights

Article 22
Conciliation procedures

The parties to the contract may agree conciliation procedures or appeal to the Arbitration Tribunal provided for in Title V of the Convention.

Article 23
Recourse

The validity of the payment

Artikel 20
Avtal om tvister

Avtalsparterna får komma överens om villkoren för att göra gällande eller avstå från att göra gällande sina skadeståndsanspråk mot den andra avtalsparten.

Avdelning IV
Anspråk från järnvägspersonal

Artikel 21
Anspråk mot förvaltaren eller transportören

§ 1 Ersättningsanspråk av transportörens järnvägspersonal mot förvaltaren för skador som denne har orsakat får, oavsett vilken grund som åberopas, endast göras gällande under de förutsättningar och med de begränsningar som anges i dessa enhetliga rättsregler.

§ 2 Ersättningsanspråk av förvaltarens järnvägspersonal mot transportören för skador som denne har orsakat får, oavsett vilken grund som åberopas, endast göras gällande under de förutsättningar och med de begränsningar som anges i dessa enhetliga rättsregler.

Avdelning V
Framställande av anspråk

Artikel 22
Förlikningsförfarande

Avtalsparterna får komma överens om förlikningsförfaranden eller överlämna ärendet till den skiljenämnd som föreskrivs i avdelning V i fördraget.

Artikel 23
Rätt till återkrav

Det befogade i en betalning

effectué par le transporteur sur la base des Règles uniformes CIV ou des Règles uniformes CIM ne peut être contesté, lorsque l'indemnité a été fixée judiciairement et que le gestionnaire, dûment assigné, a été mis à même d'intervenir au procès.

*Article 24
For*

§ 1 Les actions judiciaires fondées sur les présentes Règles uniformes peuvent être intentées devant les juridictions des Etats membres désignées d'un commun accord par les parties au contrat.

§ 2 Sauf convention contraire entre les parties, la juridiction compétente est celle de l'Etat membre où le gestionnaire a son siège.

*Article 25
Prescription*

§ 1 Les actions fondées sur les présentes Règles uniformes sont prescrites par trois ans.

§ 2 La prescription court à compter du jour où le dommage s'est produit.

§ 3 En cas de mort de personnes, les actions sont prescrites par trois ans à compter du lendemain du décès, sans que ce délai puisse toutefois dépasser cinq ans à compter du lendemain de l'événement dommageable.

§ 4 Une action récursoire d'une personne tenue responsable pourra être exercée même après l'expiration du délai de prescription prévu au § 1, si elle l'est dans le délai

made by the carrier on the basis of the CIV Uniform Rules or the CIM Uniform Rules may not be disputed when compensation has been determined by a court or tribunal and when the manager, duly served with notice of the proceedings, has been afforded the opportunity to intervene in the proceedings.

*Article 24
Forum*

§ 1 Actions based on these Uniform Rules may be brought before the courts or tribunals of the Member States designated by agreement between the parties to the contract.

§ 2 Unless the parties to the contract otherwise agree, the competent courts or tribunals shall be those of the Member State where the manager has his place of business.

*Article 25
Limitation of actions*

§ 1 The period of limitation for actions based on these Uniform Rules shall be three years.

§ 2 The period of limitation shall run from the day when the loss or damage occurred.

§ 3 In case of death of persons, the period of limitation shall be three years from the day after the day the death occurred, but not exceeding five years from the day after the day of the accident.

§ 4 A recourse action by a person held liable may be brought even after the expiration of the limitation period provided for in § 1, if it is brought within the period allowed by the law

som har gjorts av en transportör på grundval av de enhetliga rättsreglerna CIV eller de enhetliga rättsreglerna CIM får inte bestridas om ersättningsbeloppet har fastställts av domstol och när förvaltaren har blivit behörigen underrättad om stämningensansökan och beretts tillfälle att inträda som intervenient i målet.

*Artikel 24
Behörig domstol*

§ 1 Talan som grundas på dessa enhetliga rättsregler får föras vid de domstolar i medlemsstaterna som har utsetts genom överenskommelse mellan avtalsparterna.

§ 2 Om inte parterna har avtalat något annat, ska domstolarna i den medlemsstat där förvaltaren har sitt säte vara behöriga.

*Artikel 25
Preskription*

§ 1 Fordringar som grundas på dessa enhetliga rättsregler ska preskriberas efter tre år.

§ 2 Preskriptionstiden ska löpa från den dag då skadan inträffade.

§ 3 Om en person har avlidit, ska preskriptionstiden vara tre år från dagen efter dödsfallet, men den får inte överstiga fem år från dagen efter den händelse som givit upphov till skadan.

§ 4 En talan om återkrav från en person som hålls ansvarig får föras även efter att den preskriptionstid som anges i § 1 har löpt ut, om den förs inom den tidsfrist som har fastställts genom

déterminé par la loi de l'Etat où les poursuites sont engagées. Toutefois, ce délai ne pourra être inférieur à quatre-vingt-dix jours à compter de la date à laquelle la personne qui exerce l'action récursoire a réglé la réclamation ou a elle-même reçu notification de l'assignation.

§ 5 La prescription est suspendue lorsque les parties au litige conviennent d'une procédure de conciliation ou lorsqu'elles saisissent le tribunal arbitral prévu au Titre V de la Convention.

§ 6 Par ailleurs, la suspension et l'interruption de la prescription sont réglées par le droit national.

of the State where the proceedings are brought. However, the period allowed shall be not less than ninety days from the day when the person bringing the recourse action has settled the claim or has been served with notice of the proceedings against himself.

§ 5 The period of limitation shall be suspended when the parties agree a conciliation procedure or when they seize the Arbitration Tribunal provided for in Title V of the Convention.

§ 6 Otherwise, suspension and interruption of the limitation period shall be governed by national law.

lag i den stat där talan förs. Denna tidsfrist får dock inte understiga 90 dagar från den dag då den som för talan om återkrav har betalat fordran eller själv delgivits stämning.

§ 5 Uppehåll ska göras i preskriptionstiden när parterna i tvisten kommer överens om ett förlikningsförfarande eller när de överlämnar ärendet till den skiljenämnd som föreskrivs i avdelning V i fördraget.

§ 6 I övrigt ska nationell rätt gälla i fråga om förlängning av preskriptionstiden och preskriptionsavbrott.

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EG) nr 1371/2007

av den 23 oktober 2007

om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR
ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska
gemenskapen, särskilt artikel 71.1,

med beaktande av kommissionens förslag,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommit-
téns yttrande ⁽¹⁾,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande ⁽²⁾,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget, på grundval av
det gemensamma utkast som förlikningskommittén godkände
den 31 juli 2007 ⁽³⁾, och

av följande skäl:

- (1) Inom ramen för den gemensamma transportpolitiken är
det viktigt att slå vakt om rättigheterna för tågresenärerna
och att förbättra kvaliteten och effektiviteten hos person-
trafiken för att bidra till en ökning av järnvägstransportens
andel i förhållande till andra transportsätt.
- (2) I kommissionens meddelande "En strategi för konsument-
politik 2002–2006" ⁽⁴⁾ fastställs målsättningen att uppnå
en hög konsumentskyddsnivå på transportområdet i enlig-
het med artikel 153.2 i fördraget.
- (3) Eftersom tågresenären är transportavtalets svagare part bör
man slå vakt om resenärens rättigheter.
- (4) Tågresenärernas rättigheter omfattar rätt till information
om tjänsten före och under resan. Järnvägsföretag och
biljettutfärdare bör i möjligaste mån lämna denna informa-
tion i förväg och så tidigt som möjligt.
- (5) Mer detaljerade krav på tillhandahållandet av reseinforma-
tion kommer att anges i de tekniska specifikationer för
driftskompatibilitet (TSD) som avses i Europaparlamentets

⁽¹⁾ EUT C 221, 8.9.2005, s. 8.

⁽²⁾ EUT C 71, 22.3.2005, s. 26.

⁽³⁾ Europaparlamentets yttrande av den 28 september 2005
(EUT C 227 E, 21.9.2006, s. 490), rådets gemensamma ståndpunkt av
den 24 juli 2006 (EUT C 289 E, 28.11.2006, s. 1), Europaparlamen-
tets ståndpunkt av den 18 januari 2007 (ännu ej offentliggjord i EUT),
Europaparlamentets lagstiftningsresolution av den 25 september 2007
och rådets beslut av den 26 september 2007.

⁽⁴⁾ EGT C 137, 8.6.2002, s. 2.

och rådets direktiv 2001/16/EG av den 19 mars 2001 om
driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet för konventio-
nella tåg ⁽⁵⁾.

- (6) En förstärkning av rättigheterna för tågresenärer bör bygga
på befintliga internationella rättsregler i detta sammanhang
enligt bilag A – enhetliga rättsregler för avtal om inter-
nationell transport av resande på järnväg (CIV) till fördra-
get om internationell järnvägstrafik (Cotif) av den 9 maj
1980, ändrat genom protokollet om ändring av fördraget
om internationell järnvägstrafik av den 3 juni 1999 (Vilni-
usprotokollet). Det är emellertid önskvärt att utvidga
tillämpningsområdet för denna förordning till att skydda
inte endast resenärer i internationell, utan också i inhemsk
järnvägstrafik.
- (7) Järnvägsföretagen bör samarbeta för att göra det lättare för
tågresenärer att övergå från en operatör till en annan
genom att när så är möjligt tillhandahålla direktbiljetter.
- (8) Tillhandahållandet av information och biljetter till tågrese-
närer bör underlättas genom att datoriserade system anpas-
sas till en gemensam specifikation.
- (9) Det vidare införandet av reseinformations- och boknings-
system bör ske i enlighet med TSD.
- (10) Persontrafiken på järnväg bör gagna allmänheten. Perso-
ner med funktionshinder eller nedsatt rörlighet, oavsett om
orsaken härtill är handikapp, ålder eller andra faktorer, bör
därför ha möjligheter att resa med tåg som kan jämföras
med andra medborgares. Personer med funktionshinder
eller nedsatt rörlighet har samma rätt som alla andra med-
borgare till fri rörlighet, valfrihet och icke-diskriminering.
Särskild uppmärksamhet bör ägnas bland annat åt att
informera personer med funktionshinder eller nedsatt rör-
lighet om deras möjligheter att utnyttja järnvägsförbindel-
serna, förutsättningarna för att kunna ta sig in och ut ur
vagnarna och om vilka hjälpmedel som finns ombord på
tågen. För att lämna resenärer med sensorisk funktionsned-
sättning bästa möjliga information om förseningar bör
visuella och hörbara system användas. Personer med funk-
tionshinder eller nedsatt rörlighet bör ges möjlighet att
utan extra kostnad köpa biljett ombord på tåget.

⁽⁵⁾ EGT L 110, 20.4.2001, s. 1. Direktivet senast ändrat genom kommis-
sionens direktiv 2007/32/EG (EUT L 141, 2.6.2007, s. 63).

- (11) Järnvägsföretag och stationsförvaltare bör ta hänsyn till personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet genom att uppfylla de TSD för personer med nedsatt rörlighet för att på så sätt, i enlighet med den gällande gemenskapslagstiftningen om offentlig upphandling, garantera tillgänglighet till alla byggnader och all rullande materiel genom att stegvis avskaffa de fysiska och funktionella hindren i samband med nyanskaffningar, anläggningsarbeten eller betydande renoveringar.
- (12) Järnvägsföretag bör ha skyldighet att vara försäkrade eller vidta likvärdiga åtgärder så att de vid en olyckshändelse kan infria sitt skadeståndsansvar gentemot tågresenärer. Minimiförsäkringsbeloppet för järnvägsföretag bör ses över senare.
- (13) Förstärkt rätt till ersättning och assistans vid försening, missad anslutning eller inställd förbindelse torde medföra incitament för persontrafikmarknaden till gagn för resenärerna.
- (14) Det är önskvärt att det genom denna förordning upprättas ett system för ersättning till resenärerna vid förseningar kopplat till järnvägsföretagets ansvar, på samma grund som det internationella system som föreskrivs i Cotif, särskilt i bilag IV till detta om resenärernas rättigheter.
- (15) När en medlemsstat beviljar järnvägsföretag dispens från bestämmelserna i denna förordning, bör den uppmana järnvägsföretagen att, i samråd med organisationer som företräder resenärerna, införa ett system för ersättning och hjälp i händelse av allvarliga avbrott i persontrafiken.
- (16) Det är också önskvärt att befria olycksoffer och deras anhöriga från omedelbara ekonomiska problem under perioden direkt efter en olycka.
- (17) Det är av intresse för tågresenärer att lämpliga åtgärder vidtas med de offentliga myndigheternas samtycke för att garantera resenärernas personliga säkerhet på järnvägsstationerna och ombord på tågen.
- (18) Tågresenärer bör kunna framföra klagomål mot varje järnvägsföretag som berörs när det gäller rättigheter och skyldigheter enligt denna förordning och ha rätt att få svar inom rimlig tid.
- (19) Järnvägsföretag bör fastställa, förvalta och övervaka tjänstekvalitetsnormer för persontrafik på järnväg.
- (20) Innehållet i denna förordning bör ses över med avseende på anpassning av de finansiella beloppen till inflationen, med avseende på kraven på information och tjänstekvalitet med hänsyn till marknadsutvecklingen samt med hänsyn till förordningens inverkan på tjänstekvaliteten.
- (21) Denna förordning bör inte påverka tillämpningen av Europaparlamentets och rådets direktiv 95/46/EG av den 24 oktober 1995 om skydd för enskilda personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter (¹).
- (22) Medlemsstaterna bör fastställa påföljder vid överträdelser av bestämmelserna i denna förordning samt se till att påföljderna tillämpas. Påföljderna, som bland annat kan innefatta ersättning till den berörda personen, bör vara effektiva, proportionerliga och avskräckande.
- (23) Eftersom målen med förordningen, nämligen att utveckla gemenskapens järnvägar och införa vissa rättigheter för tågresenärer, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna och de därför bättre kan uppnås på gemenskapsnivå, kan gemenskapen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går förordningen inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.
- (24) Ett syfte med denna förordning är att förbättra persontrafiken på järnväg inom gemenskapen. Medlemsstaterna bör därför kunna bevilja dispenser för transporter i regioner där en betydande del av trafiken sker utanför gemenskapen.
- (25) Järnvägsföretag i vissa medlemsstater kommer möjligen att finna det svårt att tillämpa samtliga bestämmelser i denna förordning när den träder i kraft. Medlemsstaterna bör därför kunna bevilja tillfällig dispens från tillämpningen av bestämmelserna i denna förordning för nationell fjärrtrafik. Den tillfälliga dispensen bör emellertid inte avse de bestämmelser i denna förordning som ger personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet möjlighet att resa med tåg, inte heller rätten för dem som så önskar att köpa tågbiljett utan otillbörlig svårighet, och heller inte de bestämmelser som gäller järnvägsföretagens skadeståndsansvar gentemot resenärerna och med avseende på deras resgods, kravet att järnvägsföretag måste vara rimligt försäkrade samt kravet att dessa företag måste vidta lämpliga åtgärder för att garantera resenärernas personliga säkerhet på tågstationer och på tåg och hantera risker.

(¹) EGT L 281, 23.11.1995, s. 31. Direktivet ändrat genom förordning (EG) nr 1882/2003 (EUT L 284, 31.10.2003, s. 1).

- (26) Stads-, förorts- och regionaltrafik för passagerare skiljer sig från fjärrtrafik. Med undantag av vissa bestämmelser som bör tillämpas på all persontrafik på järnväg inom hela gemenskapen, bör medlemsstaterna därför kunna bevilja dispens från tillämpningen av bestämmelserna i denna förordning för stads-, förorts- och regiontrafik.
- (27) De åtgärder som krävs för att genomföra denna förordning bör antas i enlighet med rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter ⁽¹⁾.
- (28) Kommissionen bör särskilt ges behörighet att anta genomförandeåtgärder. Eftersom dessa åtgärder har en allmän räckvidd och avser att ändra icke väsentliga delar av denna förordning eller komplettera denna genom tillägg av nya icke väsentliga delar, bör de antas i enlighet med det föreskrivande förfarandet med kontroll i artikel 5a i beslut 1999/468/EG.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

KAPITEL I

ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

Artikel 1

Syfte

I denna förordning fastställs regler på följande områden:

- Den information som järnvägsföretagen ska tillhandahålla, ingående av transportavtal, utfärdande av biljetter och införande av ett datoriserat informations- och bokningssystem för järnvägstransporter.
- Järnvägsföretagens skadeståndsansvar och deras försäkrings-skyldigheter för resenärerna och deras resgods.
- Järnvägsföretagens skyldigheter mot resenärerna vid förseningar.
- Skydd av och assistans till personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet vid tågresor.
- Fastställande och övervakning av tjänstekvalitetsnormer, hantering av risker för resenärernas personliga säkerhet och handläggning av klagomål.
- Allmänna regler om kontroll av efterlevnaden.

⁽¹⁾ EGT L 184, 17.7.1999, s. 23. Beslutet ändrat genom beslut 2006/512/EG (EUT L 200, 22.7.2006, s. 11).

Artikel 2

Tillämpningsområde

1. Denna förordning ska gälla alla tågresor och järnvägstjänster i hela gemenskapen som tillhandahålls av ett eller flera järnvägsföretag med tillstånd i enlighet med rådets direktiv 95/18/EG av den 19 juni 1995 om tillstånd för järnvägsföretag ⁽²⁾.

2. Denna förordning är inte tillämplig på järnvägsföretag och transporttjänster som saknar tillstånd enligt direktiv 95/18/EG.

3. När denna förordning träder i kraft ska artiklarna 9, 11, 12, 19, 20.1 och 26 tillämpas på all persontrafik i hela gemenskapen.

4. Med undantag av de bestämmelser som anges i punkt 3 får en medlemsstat på klara, tydliga och icke-diskriminerande grunder under en tid av högst 5 år bevilja dispens, som får förnyas två gånger med högst 5 år vid varje tillfälle, för inhemsk persontrafik från tillämpningen av bestämmelserna i denna förordning.

5. Med undantag av de bestämmelser som anges i punkt 3 i denna artikel får en medlemsstat undanta stads- och förortspersontrafik samt regional persontrafik från tillämpningen av bestämmelserna i denna förordning. När det gäller att skilja mellan stads- och förortspersontrafik, å ena sidan, och regional persontrafik, å andra sidan, ska medlemsstaterna tillämpa definitionerna i rådets direktiv 91/440/EEG av den 29 juli 1991 om utvecklingen av gemenskapens järnvägar ⁽³⁾. Vid tillämpningen av dessa definitioner ska medlemsstaterna använda följande kriterier: avstånd, tjänsternas frekvens, antalet uppehåll enligt tidtabell, rullande materiel, biljettsystem, skillnad i antalet passagerare under högtrafik och lågtrafik, tågtyper och tidtabeller.

6. Under en tid av högst 5 år får en medlemsstat på klara, tydliga och icke-diskriminerande grunder bevilja dispens, som får förnyas, från tillämpningen av bestämmelserna i denna förordning för särskilda tjänster eller resor av det skälet att en betydande del av persontrafiken, inbegripet minst ett stationsuppehåll enligt tidtabell, tillhandahålls utanför gemenskapen.

7. Medlemsstaterna ska underrätta kommissionen om dispens som beviljats enligt punkterna 4, 5 och 6. Kommissionen ska vidta lämpliga åtgärder, om sådan dispens inte anses förenlig med bestämmelserna i denna artikel. Senast den 3 december 2014 ska kommissionen förelägga Europaparlamentet och rådet en rapport om de dispenser som beviljats enligt punkterna 4, 5 och 6.

⁽²⁾ EGT L 143, 27.6.1995, s. 70. Direktivet senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG (EUT L 164, 30.4.2004, s. 44).

⁽³⁾ EGT L 237, 24.8.1991, s. 25. Direktivet senast ändrat genom direktiv 2006/103/EG (EUT L 363, 20.12.2006, s. 344).

Artikel 3

Definitioner

I denna förordning gäller följande definitioner:

1. *järnvägsföretag*: järnvägsföretag enligt definitionen i artikel 2 i direktiv 2001/14/EG⁽¹⁾, samt andra offentliga eller privata företag vars verksamhet består i att tillhandahålla godstransporter och/eller personbefordran med järnväg, med krav på att företaget ska sörja för dragkraft. Definitionen innefattar även företag som endast tillhandahåller dragkraft.
2. *transportör*: det järnvägsföretag med vilket resenären har ingått transportavtalet eller ett antal på varandra följande järnvägsföretag som enligt avtalet har skadeståndsansvar.
3. *ställföreträdande transportör*: ett järnvägsföretag som inte har ingått ett transportavtal med resenären, men till vilket det järnvägsföretag som har ingått avtalet har överlätit en del av, eller hela, järnvägstransporten.
4. *infrastrukturförvaltare*: organ eller företag som särskilt ansvarar för anläggning och underhåll av järnvägsinfrastruktur, eller en del därav, i enlighet med definitionen i artikel 3 i direktiv 91/440/EEG. Detta kan också inbegripa förvaltning av kontroll- och säkerhetssystem för infrastrukturen. Infrastrukturförvaltarens uppgifter i ett järnvägsnät eller en del av ett nät kan tilldelas olika organ eller företag.
5. *stationsförvaltare*: en organisatorisk enhet i en medlemsstat som har givits ansvaret för förvaltningen av en järnvägsstation. Infrastrukturförvaltaren kan vara stationsförvaltare.
6. *researrangör*: en arrangör eller återförsäljare, annan än järnvägsföretaget, i den bemärkelse som avses i artikel 2.2 och 2.3 i direktiv 90/314/EEG⁽²⁾.
7. *biljettutfärdare*: varje återförsäljare av järnvägstransporter som ingår transportavtal och säljer biljetter för ett järnvägsföretags eller för egen räkning.
8. *transportavtal*: ett avtal om transport mot ersättning eller kostnadsfritt mellan ett järnvägsföretag eller en biljettutfärdare och resenären om tillhandahållande av en eller flera transporttjänster.
9. *bokning*: ett tillstånd på papper eller i elektronisk form som berättigar till transport enligt i förväg bekräftade och personligt utformade transportarrangemang.
10. *direktbiljett*: en biljett eller biljetter som representerar ett transportavtal som har ingåtts för att genomföra på varandra följande järnvägstjänster som tillhandahålls av ett eller flera järnvägsföretag.
11. *nationell förbindelse*: en tjänst för personbefordran med järnväg som inte korsar en medlemsstatsgräns.
12. *försening*: tidsskillnaden mellan den tidpunkt då resenären planerades anlända enligt den offentliggjorda tidtabellen och hans eller hennes verkliga eller förväntade ankomsttid.
13. *periodkort* eller *abonnemang*: en biljett för ett obegränsat antal resor som ger den behörige innehavaren rätt att resa med tåg på en särskild resrutten eller ett särskilt nätverk under en given period.
14. *datoriserat informations- och bokningssystem för järnvägstrafik (CIRSRT)*: ett datoriserat system med information om järnvägsförbindelser som erbjuds av järnvägsföretag. Detta system ska omfatta följande information om persontrafiken:
 - a) Scheman och tidtabeller för persontrafiken.
 - b) Platstillgången på persontåg.
 - c) Biljettpriser och särskilda villkor.
 - d) Hur tågen kan utnyttjas av personer med nedsatt rörlighet.
 - e) Olika möjligheter att göra bokningar eller utfärda biljetter eller direktbiljetter, i den utsträckning vissa av eller samtliga dessa möjligheter är tillgängliga för användarna.
15. *person med funktionshinder* eller *person med nedsatt rörlighet*: en person vars rörlighet är nedsatt vid användning av transporter på grund av någon form av fysiskt funktionshinder (sensoriskt eller motoriskt, bestående eller tillfälligt), psykiskt funktionshinder eller psykisk störning eller ålder och vars situation kräver lämplig uppmärksamhet och anpassning till hans eller hennes särskilda behov av de tjänster som är tillgängliga för alla passagerare.
16. *allmänna villkor för befordran*: Transportföretagets villkor i form av i varje medlemsstat gällande allmänna villkor eller tariffer som genom ingående av transportavtalet har kommit att utgöra en integrerad del av detta.
17. *fordon*: motorfordon eller släpvagn som transporteras vid personbefordran.

(1) Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/14/EG av den 26 februari 2001 om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur (EGT L 75, 15.3.2001, s. 29). Direktivet senast ändrat genom direktiv 2004/49/EG.

(2) Rådets direktiv 90/314/EEG av den 13 juni 1990 om paketresor, semesterpaket och andra paketarrangemang (EGT L 158, 23.6.1990, s. 59).

KAPITEL II

TRANSPORTAVTAL, INFORMATION OCH BILJETTER

Artikel 4

Transportavtal

Ingående och genomförande av transportavtal och tillhandahållande av information och biljetter ska ske enligt bestämmelserna i avdelning II och avdelning III i bilaga I, varvid bestämmelserna i detta kapitel ska iakttas.

Artikel 5

Cyklar

Järnvägsföretagen ska ge resenärerna möjlighet att ta med cyklar på tåget – om så är lämpligt, mot ersättning – om de är lätthanterliga, om det inte har någon negativ effekt på trafiktjänsten i fråga och om vagnarna tillåter.

Artikel 6

Förbud mot att frånga och begränsa förpliktelserna

1. Förpliktelser gentemot resenärerna enligt denna förordning får inte begränsas eller frångås, till exempel genom ett undantag eller en begränsande klausul i transportavtalet.
2. Ett järnvägsföretag får erbjuda avtalsvillkor som är förmånligare för resenären än de villkor som fastställs i denna förordning.

Artikel 7

Skyldighet att informera om att en trafiktjänst upphör

Järnvägsföretagen eller, i tillämpliga fall, behöriga myndigheter som är ansvariga för kontrakt om allmän järnvägstrafik, ska på lämpligt sätt, och innan beslutet genomförs, offentliggöra beslut om att dra in tjänster.

Artikel 8

Reseinformation

1. Järnvägsföretag och biljettutfärdare som erbjuder transportavtal för ett eller flera järnvägsföretags räkning ska på begäran, utan att bestämmelserna i artikel 10 påverkas, ge resenären åtminstone den information som avses i del I av bilaga II om de resor för vilka ett transportavtal erbjuds av det berörda järnvägsföretaget. Biljettutfärdare som erbjuder transportavtal för egen räkning, och researrangörer, ska lämna denna information om den finns tillgänglig.
2. Järnvägsföretagen ska under resan lämna resenären åtminstone den information som avses i del II av bilaga II.

3. Den information som avses i punkterna 1 och 2 ska lämnas i den mest lämpliga formen. Särskild hänsyn ska därvid tas till personer med nedsatt syn eller hörsel.

Artikel 9

Tillgång till biljetter, direktbiljetter och bokningar

1. Järnvägsföretag och biljettutfärdare ska erbjuda biljetter, direktbiljetter och bokningar när sådana finns att tillgå.
2. Utan att tillämpningen av punkt 4 påverkas ska järnvägsföretagen distribuera biljetter till resenärerna via åtminstone ett av följande försäljningsställen:
 - a) Biljettkontor eller biljettautomater.
 - b) Telefon, Internet eller via annan allmänt tillgänglig informationsteknik.
 - c) Ombord på tågen.
3. Utan att tillämpningen av punkterna 4 och 5 påverkas ska järnvägsföretagen för tjänster som tillhandahålls enligt avtal om offentliga tjänster distribuera biljetter via åtminstone ett av följande försäljningsställen:
 - a) Biljettkontor eller biljettautomater.
 - b) Ombord på tågen.
4. Järnvägsföretagen ska erbjuda möjlighet att erhålla biljetter för respektive förbindelse ombord på tåget om inte detta begränsas eller vägras av säkerhetsskäl, enligt en policy mot bedrägerier, på grund av obligatorisk platsbokning eller på skäliga kommersiella grunder.
5. Om det inte finns något biljettkontor eller någon biljettautomat på avgångsstationen ska resenärerna på järnvägsstationen informeras om:
 - a) möjligheten att köpa biljett per telefon, via Internet eller på tåget samt hur detta ska göras,
 - b) den närmaste järnvägsstation eller plats där det finns biljettkontor och/eller biljettautomater.

Artikel 10

Reseinformation och bokningssystem

1. För att lämna den information och utfärda de biljetter som avses i denna förordning ska järnvägsföretag och biljettutfärdare använda ett datoriserat informations- och bokningssystem för järnvägstrafik (CIRSRT) som ska upprättas enligt de förfaranden som avses i denna artikel.

2. De tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD) som avses i direktiv 2001/16/EG ska tillämpas inom ramen för denna förordning.

3. Kommissionen ska på förslag av Europeiska järnvägsbyrån (ERA) anta TSD för telematikapplikationer som ingår i servicen till passagerarna senast den 3 december 2010. TSD ska göra det möjligt att lämna den information som avses i bilaga II och att utfärda biljetter i enlighet med denna förordning.

4. Järnvägsföretagen ska anpassa sitt CIRSRT i enlighet med de krav som anges i TSD och enligt en införandeplan som anges i denna TSD.

5. I enlighet med bestämmelserna i direktiv 95/46/EG får järnvägsföretag eller biljettutfärdare inte lämna ut personanknuten information om enskilda bokningar till andra järnvägsföretag eller biljettutfärdare.

KAPITEL III

JÄRNVÄGSFÖRETAGENS SKADESTÅNDSANSVAR GENTEMOT RESENÄRERNA OCH MED AVSEENDE PÅ DERAS RESGODS

Artikel 11

Skadeståndsansvar för resenärer och resgods

Utan att tillämplig nationell lagstiftning som ger resenärerna ytterligare ersättning för skador påverkas ska järnvägsföretagens skadeståndsansvar gentemot resenärerna och med avseende på deras resgods regleras genom kapitel I, III och IV i avdelning IV, VI och VII i bilaga I, varvid bestämmelserna i detta kapitel ska följas.

Artikel 12

Försäkring

1. Den försäkringsskyldighet som avses i artikel 9 i direktiv 95/18/EG ska, när det gäller skadeståndsansvar gentemot resenärer, förstås som ett krav på att järnvägsföretagen ska vara försäkrade till en sådan nivå, eller vidta likvärdiga åtgärder, så att de kan infria sitt skadeståndsansvar enligt denna förordning.

2. Kommissionen ska senast den 3 december 2010 förelägga Europaparlamentet och rådet en rapport om fastställande av den lägsta försäkringsnivån för järnvägsföretag. Om så är lämpligt ska rapporten åtföljas av lämpliga förslag eller rekommendationer.

Artikel 13

Förskottsutbetalningar

1. Om en resenär avlider eller skadas ska järnvägsföretaget som avses i artikel 26.5 i bilaga I omgående, och under inga omständigheter senare än femton dagar efter det att den ersättningsberättigade fysiska personens identitet har fastställts, göra de förskottsutbetalningar som behövs för att täcka omedelbara ekonomiska behov, i proportion till den skada som lidits.

2. Vid dödsfall ska förskottsutbetalningen uppgå till minst 21 000 EUR, utan att tillämpningen av punkt 1 därför påverkas.

3. En förskottsutbetalning ska inte innebära ett erkännande av skadeståndsansvar och kan kvittas mot eventuella senare utbetalningar enligt denna förordning, men den kan inte återkrävas annat än i de fall skadan uppstått genom resenärens försumlighet eller vållande, eller när en annan person än den ersättningsberättigade personen har mottagit förskottsutbetalningen.

Artikel 14

Bestridande av skadeståndsansvar

Även om järnvägsföretaget bestrider att det har skadeståndsansvar för kroppsskada som en resenär som färdas med företagens tåg har åsamkats, ska det göra varje rimlig ansträngning för att hjälpa en resenär som begär skadestånd från tredje part.

KAPITEL IV

FÖRSENING, UTEBLIVEN ANSLUTNING OCH INSTÄLLELSE

Artikel 15

Skadeståndsansvar vid förseningar, utebliven anslutning och inställelse

Järnvägsföretagens skadeståndsansvar när det gäller försening, utebliven anslutning och inställelse ska regleras genom kapitel II i avdelning IV i bilaga I, varvid bestämmelserna i detta kapitel ska iakttas.

Artikel 16

Ersättning och ombokning

Om det skäligen är troligt att ankomsten till den slutliga bestämmelseorten enligt transportavtalet kommer att försenas mer än 60 minuter, ska resenären omedelbart erbjudas att välja något av följande:

- Ersättning motsvarande hela biljettpriset, enligt samma villkor som vid köpet, för den eller de delar av resan som inte fullföljts och för den eller de delar som fullföljts, om resan blivit meningslös med tanke på resenärens ursprungliga resplan, med en returresa till den första avreseorten snarast möjligt om detta är relevant. Denna ersättning ska betalas ut på samma villkor som den ersättning som avses i artikel 17.
- Fortsatt resa eller ombokning till den slutliga bestämmelseorten snarast möjligt och på likvärdiga transportvillkor.
- Fortsatt resa eller ombokning till den slutliga bestämmelseorten en senare dag som resenären finner lämplig och på likvärdiga transportvillkor.

Artikel 17

Ersättning av biljettpriset

1. Resenärer som drabbas av en försening mellan den avrese- och ankomststort som anges på biljetten för vilken biljettpriset inte har ersatts i enlighet med artikel 16, får, utan att därmed avsäga sig rätten till transport, begära ersättning för en sådan försening från järnvägsföretaget. Den minsta ersättningen vid förseningar ska vara

- a) 25 % av biljettpriset vid 60–119 minuters försening,
- b) 50 % av biljettpriset vid 120 minuters försening eller mer.

Resenärer som har ett periodkort eller abonnemang och som under dess giltighetstid upprepade gånger har drabbats av förseningar eller inställd trafik får begära lämplig ersättning i enlighet med järnvägsföretagets ersättningsbestämmelser. Dessa bestämmelser ska ange kriterierna för att definiera förseningar och för att beräkna ersättningen.

Ersättningen för förseningar ska beräknas i proportion till det pris som resenären faktiskt erlagt för den försenade tjänsten.

När transportavtalet avser en ut- och återresa ska ersättningen för försening under antingen ut- eller återresan beräknas i proportion till halva det pris som erlagts för biljetten. Priset för en försenad förbindelse enligt varje annan form av transportavtal som omfattar flera påföljande delsträckor ska på samma sätt beräknas i proportion till hela priset.

Vid beräkning av förseningstiden ska hänsyn inte tas till en försening om järnvägsföretaget kan ge belägg för att denna har inträffat utanför de territorier där fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen är tillämpligt.

2. Ersättningen av biljettpriset ska erläggas inom en månad efter begäran om ersättning. Ersättningen får erläggas i form av värdebevis och/eller andra tjänster om villkoren är flexibla (särskilt vad gäller giltighetstid och bestämmelseort). Ersättningen ska på resenärens begäran betalas kontant.

3. Ersättningen av biljettpriset får inte minskas genom avdrag för transaktionskostnader, till exempel avgifter, telefon- eller portokostnader. Järnvägsföretagen får fastställa en lägsta gräns under vilken ingen ersättning ska utgå. Denna gräns får inte överskrida 4 EUR.

4. Resenären ska inte vara berättigad till ersättning om han eller hon har informerats om en försening före inköp av biljetten eller om ankomsttiden har försenats med mindre än 60 minuter genom fortsatt resa med en annan trafiktjänst eller ombokning.

Artikel 18

Assistans

1. Vid försenad ankomst eller avgång ska järnvägsföretaget eller stationsförvaltaren hålla resenärerna informerade om situationen och om förväntad avgångs- och ankomsttid så snart dessa uppgifter finns att tillgå.

2. Vid varje försening som avses i punkt 1 och överstiger 60 minuter ska resenärerna dessutom kostnadsfritt erbjudas

- a) måltider och förfriskningar, om dessa finns att tillgå ombord på tåget eller på stationen eller rimligen kan anskaffas, som står i skäligen proportion till väntetiden,
- b) hotellrum eller annan inkvartering, samt transport mellan järnvägsstationen och inkvarteringsplatsen, när ett uppehåll på en eller fler nätter, eller ett ytterligare uppehåll blir nödvändigt, där och om detta är fysiskt möjligt,
- c) transport från tåget till järnvägsstationen, till en alternativ avgångspunkt eller till den slutliga bestämmelseorten för förbindelsen om tåget har blivit stående på linjen, där och om detta är fysiskt möjligt.

3. Om förbindelsen måste avbrytas ska järnvägsföretagen så snart som möjligt organisera alternativ befordran av resenärerna.

4. Järnvägsföretagen ska på resenärens begäran intyga på biljetten att tågtrafiken varit försenad, att förseningen lett till en missad anslutning eller att förbindelsen har ställts in.

5. Det järnvägsföretag som genomför trafiken ska vid tillämpningen av punkterna 1, 2 och 3 fästa särskild uppmärksamhet vid behoven hos personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet och eventuella medföljande personer.

KAPITEL V

PERSONER MED FUNKTIONSHINDER ELLER NEDSATT RÖRLIGHET

Artikel 19

Rätten till transport

1. Järnvägsföretag och stationsförvaltare ska, med aktivt deltagande av organisationer som företräder personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet, ha eller fastställa icke-diskriminerande regler för befordran av personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet.

2. Personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet ska utan extra kostnad erbjudas bokningar och biljetter. Järnvägsföretag, biljettutfärdare eller researrangörer får inte vägra att godta en bokning av eller att utfärda en biljett till en person med funktionshinder eller nedsatt rörlighet, eller kräva att en sådan person åtföljs av en annan person, utom när detta är strikt nödvändigt för att uppfylla de regler för befordran som avses i punkt 1.

Artikel 20

Information till personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet

1. Järnvägsföretaget, biljettutfärdaren eller researrangören ska på begäran informera personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet om tågtrafiktjänsternas tillgänglighet och om förutsättningarna för att kunna ta sig in i och ut ur vagnarna i enlighet med reglerna för befordran i artikel 19.1 samt informera personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet om vilka hjälpmedel som finns ombord på tågen.

2. Ett järnvägsföretag, en biljettutfärdare och/eller en researrangör som använder sig av undantaget enligt artikel 19.2 ska på begäran skriftligt informera den berörda personen med funktionshinder eller nedsatt rörlighet om sina skäl härtill inom fem arbetsdagar från det att bokning eller utfärdande av biljett nekats eller krav om åtföljande person framförts.

Artikel 21

Tillgänglighet

1. Järnvägsföretag och stationsförvaltare ska, i överensstämmelse med TSD för personer med nedsatt rörlighet, se till att stationer, perronger, rullande materiel och andra inrättningar är tillgängliga för personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet.

2. Om det saknas personal som kan fungera som ledsagare ombord på tågen eller personal vid stationen ska järnvägsföretag och stationsförvaltare göra varje rimlig ansträngning för att personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet ska ha möjlighet att resa med tåg.

Artikel 22

Assistans på järnvägsstationer

1. Stationsförvaltaren ska vid avresa från, tågbyte vid eller ankomst till en bemannad järnvägsstation lämna personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet kostnadsfri assistans, så att de kan stiga på avgående tåg, byta till anslutande tåg eller stiga av ett ankommande tåg till vilket de köpt biljett, utan att tillämpningen av reglerna för utnyttjande enligt artikel 19.1 därför påverkas.

2. Medlemsstaterna får bevilja undantag från punkt 1 för personer som utnyttjar förbindelser inom ramen för ett avtal om allmänna tjänster som tilldelats i enlighet med gemenskapslagstiftningen, under förutsättning att den behöriga myndigheten tillhandahåller arrangemang med likvärdig eller bättre tillgång till transporttjänster.

3. När det gäller obemannade stationer ska järnvägsföretaget och stationsförvaltaren se till att lätt tillgänglig information i enlighet med reglerna för befordran i artikel 19.1 visas beträffande närbelägna, bemannade stationer och omedelbart tillgänglig assistans för personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet.

Artikel 23

Assistans ombord på tågen

Utan att tillämpningen av de regler för befordran som avses i artikel 19.1 påverkas ska ett järnvägsföretag lämna en person med funktionshinder eller nedsatt rörlighet kostnadsfri assistans ombord på tågen samt vid påstigning och avstigning.

Vid tillämpningen av denna artikel ska assistans ombord på tågen innebära att varje rimlig ansträngning görs för att erbjuda assistans till en person med funktionshinder eller nedsatt rörlighet för att ge tillgång till samma tjänster ombord på tåget som övriga passagerare, om denna persons funktionshinder eller rörlighetsnedsättning hindrar honom eller henne från att oberoende och tryggt utnyttja dessa tjänster.

Artikel 24

Villkor för assistans

Järnvägsföretag, stationsförvaltare, biljettutfärdare och researrangörer ska samarbeta för att lämna assistans till personer med nedsatt rörlighet enligt artiklarna 22 och 23 i enlighet med följande:

- Assistansen ska lämnas under förutsättning att det järnvägsföretag, den stationsförvaltaren, den biljettutfärdaren eller den researrangören biljetten köpts hos minst 48 timmar innan assistansen erfordras har meddelats att personen behöver sådan assistans. Om biljetten avser flera resor ska ett meddelande vara tillräckligt, under förutsättning att tillräcklig information lämnas om tidpunkten för påföljande resor.
- Järnvägsföretag, stationsförvaltare, biljettutfärdare och researrangörer ska vidta de åtgärder som erfordras för att ta emot dessa meddelanden.
- Om inget meddelande i enlighet med led a lämnas, ska järnvägsföretaget och stationsförvaltaren i all rimlig utsträckning lämna den assistans som erfordras för att personen med funktionshinder eller nedsatt rörlighet ska kunna företa resan.

- d) Stationsförvaltaren ska, utan att andras förfoganderätt över områden utanför järnvägsstationen åsidosätts, utse platser inom och utanför järnvägsstationen där personer med nedsatt rörlighet kan anmäla sin ankomst till järnvägsstationen och, om så behövs, begära assistans.
- e) Assistansen ska lämnas under förutsättning att personen med funktionshinder eller nedsatt rörlighet infinner sig på utsedd plats vid den tidpunkt som avtalats med det järnvägsföretag eller den stationsförvaltare som lämnar assistansen. Den avtalade tidpunkten får ligga högst 60 minuter före offentliggjord avgångstid, eller före den tidpunkt då samtliga resenärer uppmanats att checka in. Om det inte finns någon föreskriven tidpunkt vid vilken personen med funktionshinder eller nedsatt rörlighet ska infinna sig, ska personen i fråga infinna sig på den utsedda platsen senast 30 minuter före offentliggjord avgångstid, eller före den tidpunkt då samtliga resenärer uppmanats att checka in.

Artikel 25

Ersättning för rörlighetshjälpmedel eller annan särskild utrustning

Om järnvägsföretaget är skadeståndsskyldigt för förlust, helt eller delvis, eller skada på rörlighetshjälpmedel eller annan särskild utrustning som används av personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet, får ingen finansiell begränsning tillämpas.

KAPITEL VI

SÄKERHET, KLAGOMÅL OCH TJÄNSTEKVALITET

Artikel 26

Resenärernas personliga säkerhet

Järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare och stationsförvaltare ska i samförstånd med de offentliga myndigheterna vidta lämpliga åtgärder inom sina respektive ansvarsområden, och anpassa åtgärderna till den säkerhetsnivå som fastställs av dessa myndigheter, för att säkerställa resenärernas personliga säkerhet på järnvägsstationer och ombord på tågen och för att hantera risker. De ska samarbeta och utbyta information om de bästa metoderna för att förebygga handlingar som sannolikt kan försämra säkerhetsnivån.

Artikel 27

Klagomål

1. Järnvägsföretagen ska inrätta ett system för att hantera klagomål i samband med de rättigheter och skyldigheter som anges i denna förordning. Järnvägsföretaget ska se till att resenärerna får kännedom om hur järnvägsföretaget ska kontaktas och om dess arbetsspråk.

2. Resenärerna får framföra klagomål till vilket som helst av de berörda järnvägsföretagen. Mottagaren av klagomålet ska inom en månad antingen avge ett motiverat svar eller, när så är berättigat, informera resenären om vid vilken tidpunkt inom mindre än tre månader från det att klagomålet framfördes ett svar kan förväntas.

3. Järnvägsföretaget ska i den årliga rapport som avses i artikel 28 ange hur många och vilka typer av klagomål som har mottagits och handlagts, den genomsnittliga handläggningstiden och eventuella förbättringsåtgärder som har vidtagits.

Artikel 28

Kvalitetsnormer

1. Järnvägsföretagen ska fastställa tjänstekvalitetsnormer och införa ett system för kvalitetsstyrning för att upprätthålla tjänstekvaliteten. Kvalitetsnormerna ska åtminstone omfatta de punkter som anges i bilaga III.

2. Järnvägsföretagen ska följa sin verksamhet mot bakgrund av kvalitetsnormerna. Järnvägsföretagen ska varje år, tillsammans med årsrapporten, offentliggöra en rapport om kvaliteten på sina tjänster. Rapporterna om tjänsternas kvalitet ska offentliggöras på järnvägsföretagens webbplats på Internet. Dessa rapporter ska dessutom offentliggöras på Europeiska järnvägsbyråns webbplats.

KAPITEL VII

INFORMATION OCH KONTROLL AV EFTERLEVAD

Artikel 29

Information till resenärerna om deras rättigheter

1. Järnvägsföretag, stationsförvaltare och researrangörer ska, när de säljer tågbiljetter, informera resenärerna om de rättigheter och skyldigheter som de har enligt denna förordning. För att uppfylla denna informationsskyldighet får järnvägsföretag, stationsförvaltare och researrangörer använda en sammanfattning av bestämmelserna i denna förordning, som ställs till deras förfogande och som utarbetas av kommissionen på samtliga officiella språk vid Europeiska unionens institutioner.

2. Järnvägsföretag och stationsförvaltare ska informera resenärerna på stationen och i tåget på ett lämpligt sätt om kontaktuppgifterna för det organ som medlemsstaterna utsett enligt artikel 30.

Artikel 30

Kontroll av efterlevnad

1. Varje medlemsstat ska utse ett eller flera tillsynsorgan som ska ansvara för att denna förordning efterlevs. Varje organ ska vidta de åtgärder som behövs för att säkerställa att resenärernas rättigheter respekteras.

Varje organ ska i fråga om sin organisation, sina finansieringsbeslut, sin rättsliga struktur och sitt beslutsfattande vara oberoende av infrastrukturförvaltare, tilldelningsorgan och järnvägsföretag.

Medlemsstaterna ska underrätta kommissionen om vilket eller vilka organ som har utsetts enligt denna punkt och om deras respektive uppgifter.

2. Resenärerna får rikta klagomål om de överträdelse av denna förordning som hävdas av dem till det organ som utsetts enligt punkt 1, eller till andra lämpliga organ som utsetts av en medlemsstat.

Artikel 31

Samarbete mellan tillsynsorganen

För att kunna samordna beslutsprinciperna i hela gemenskapen ska de tillsynsorgan som avses i artikel 30 utbyta information om sitt arbete, sina beslutsprinciper och sin beslutspraxis. Kommissionen ska stödja tillsynsorganen i detta arbete.

KAPITEL VIII

SLUTBESTÄMMELSER

Artikel 32

Påföljder

Medlemsstaterna ska fastställa reglerna för påföljder vid överträdelse av bestämmelserna i denna förordning och vidta de åtgärder som är nödvändiga för att se till att bestämmelserna följs. De påföljder som fastställs ska vara effektiva, proportionerliga och avskräckande. Medlemsstaterna ska anmäla dessa regler och åtgärder till kommissionen senast den 3 juni 2010 och ska utan dröjsmål anmäla varje senare ändring av dem.

Artikel 33

Bilagor

De åtgärder som avser att ändra icke väsentliga delar i denna förordning genom att anpassa dess bilagor, utom bilaga I, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 35.2.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Strasbourg den 23 oktober 2007.

På Europaparlamentets vägnar
H.-G. PÖTTERING
Ordförande

Artikel 34

Ändringsbestämmelser

1. De åtgärder som avser att ändra icke väsentliga delar i denna förordning genom att komplettera den, och som krävs för att genomföra artiklarna 2, 10 och 12 ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 35.2.

2. De åtgärder som avser att ändra icke väsentliga delar i denna förordning genom att inflationsanpassa de finansiella belopp som anges i den, med undantag för beloppen i bilaga I, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 35.2.

Artikel 35

Kommittéförfarande

1. Kommissionen ska biträdas av den kommitté som inrättats genom artikel 11a i direktiv 91/440/EEG.

2. När det hänvisas till denna punkt ska artiklarna 5a.1–5a.4 och 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.

Artikel 36

Rapport

Kommissionen ska överlämna en rapport, som i synnerhet berör tjänsternas kvalitetsnormer, till Europaparlamentet och rådet om genomförandet och resultaten av denna förordning senast den 3 december 2012.

Rapporten ska grunda sig på den information som ska lämnas enligt denna förordning och enligt artikel 10b i direktiv 91/440/EG. Rapporten ska vid behov åtföljas av lämpliga förslag.

Artikel 37

Ikraftträdande

Denna förordning träder i kraft 24 månader efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

BILAGA I

Utdrag ur enhetliga rättsregler för avtal om internationell transport av resande på järnväg (CIV)*Bihang A*

till fördraget om internationell järnvägstrafik (COTIF) av den 9 maj 1980, ändrat genom protokollet om ändring av fördraget om internationell järnvägstrafik av den 3 juni 1999

AVDELNING II

INGÅENDE OCH FULLGÖRANDE AV TRANSPORTAVTALET

*Artikel 6***Transportavtal**

1. Genom transportavtalet förbinder sig transportören att transportera resande och i förekommande fall resgoods och fordon till bestämmelseorten och att lämna ut resgodset och fordonen på bestämmelsestationen.
2. Transportavtalet ska bekräftas genom en eller flera biljetter utfärdade till den resande. Om biljetten saknas, är felaktig eller har gått förlorad ska detta, om inte annat följer av artikel 9, dock inte påverka avtalets bestånd eller giltighet, utan det ska fortfarande lyda under dessa enhetliga rättsregler.
3. Biljetten ska tills motsatsen bevisats gälla som bevis för ingåendet av och innehållet i transportavtalet.

*Artikel 7***Biljett**

1. De allmänna transportvillkoren ska avgöra biljetternas form och innehåll samt det språk och de skrivtecken som ska användas när de trycks och fylls i.
2. Biljetten ska innehålla åtminstone följande uppgifter:
 - a) Transportören eller transportörerna.
 - b) En uppgift om att dessa enhetliga rättsregler ska tillämpas på transporten, utan hinder av eventuella klausuler med motsatt innebörd. Detta får anges genom förkortningen CIV.
 - c) Alla andra nödvändiga uppgifter som styrker ingåendet av och innehållet i transportavtalet och som gör det möjligt för den resande att hävda sina rättigheter enligt avtalet.
3. När den resande tar emot biljetten ska han förvissa sig om att den stämmer med de uppgifter som han har lämnat.
4. Biljetten ska kunna överlåtas om den inte är utställd på en namngiven person och resan inte har börjat.
5. Biljetten får upprättas i elektronisk form som kan omvandlas till läsbara skrivtecken. Förfarandena för registrering och behandling av uppgifterna ska vara likvärdiga i funktionshänseende, i synnerhet i fråga om bevisvärdet hos den biljett som dessa uppgifter utgör.

*Artikel 8***Betalning och återbetalning av transportavgift**

1. Om inte annat överenskommits mellan den resande och transportören ska transportavgiften betalas i förväg.
2. De allmänna transportvillkoren ska avgöra under vilka omständigheter transportavgiften ska återbetalas.

*Artikel 9***Rätt till transport – Förlust av rätten till transport**

1. Den resande ska från resans början vara försedd med en giltig biljett och visa upp den vid biljettkontrollen. I de allmänna transportvillkoren får föreskrivas
 - a) att en resande som inte visar upp en giltig biljett ska betala en tilläggsavgift utöver transportavgiften,
 - b) att en resande som vägrar att genast betala transportavgiften eller tilläggsavgiften kan förlora rätten till transport,
 - c) om och under vilka omständigheter tilläggsavgiften ska återbetalas.
2. I de allmänna transportvillkoren får föreskrivas att resande som
 - a) utgör en fara för tågtrafikens säkerhet och funktion eller för andra resandes säkerhet, eller
 - b) stör andra resande på ett sätt som inte kan godtas,

ska förlora rätten till transport eller tvingas avbryta sin resa, och att sådana personer inte har rätt att få tillbaka vare sig transportavgiften eller den avgift de har betalat för transporten av inskrivet resgods.

*Artikel 10***Fullgörande av förvaltningsmyndigheters föreskrifter**

Den resande är skyldig att följa de föreskrifter som meddelas av tullmyndigheter eller andra förvaltningsmyndigheter.

*Artikel 11***Tåginställelse och tågförsening – Utebliven tåganslutning**

Transportören ska i förekommande fall på biljetten intyga att tåget har ställts in eller tåganslutningen uteblivit.

AVDELNING III

TRANSPORT AV HANDRESGODS, DJUR, INSKRIVET RESGODS OCH FORDON

Kapitel I

Allmänna bestämmelser*Artikel 12***Rätt att medföra föremål och djur**

1. Den resande får medföra föremål som lätt kan bäras (handresgods) samt levande djur i enlighet med de allmänna transportvillkoren. Dessutom får den resande medföra skrymmande föremål i enlighet med de särskilda bestämmelserna i de allmänna transportvillkoren. Föremål och djur som kan medföra obehag eller besvär för de resande eller orsaka skada får inte medföras som handresgods.
2. Den resande får sända föremål och djur som inskrivet resgods i enlighet med de allmänna transportvillkoren.
3. Transportören får tillåta transport av fordon i samband med transport av resande i enlighet med de särskilda bestämmelserna i de allmänna transportvillkoren.
4. Transport av farligt gods som handresgods, inskrivet resgods samt i eller på fordon som enligt denna avdelning transporteras på järnväg ska ske i enlighet med Reglementet om internationell järnvägstransport av farligt gods (RID).

*Artikel 13***Undersökning**

1. Om det finns grundad anledning att misstänka att villkoren för transporten inte är uppfyllda ska transportören ha rätt att undersöka om de föremål (handresgods, inskrivet resgods, fordon och deras last) och djur som medförs uppfyller transportvillkoren, såvida inte lagar och bestämmelser i den stat där undersökningen ska utföras förbjuder detta. Den resande ska erbjudas att närvara vid undersökningen. Om denne inte infinner sig eller inte kan nås ska transportören tillkalla två oberoende vittnen.
2. Om det fastställs att villkoren för transporten inte är uppfyllda kan transportören kräva att den resande betalar kostnaderna för undersökningen.

*Artikel 14***Fullgörande av förvaltningsmyndigheters föreskrifter**

Den resande är skyldig att följa de föreskrifter som meddelas av tullmyndigheter eller andra förvaltningsmyndigheter när han under transport medför föremål (handresgods, inskrivet resgods, fordon och deras last) och djur. Han ska vara närvarande vid undersökningen av dessa föremål om inte undantag medges i tillämpliga nationella bestämmelser.

Kapitel II

Handresgods och djur*Artikel 15***Uppsikt**

Den resande ska ha ansvaret för att hålla uppsikt över det handresgods och de djur han medför.

Kapitel III

Inskrivet resgods*Artikel 16***Inlämning av inskrivet resgods**

1. De avtalsenliga skyldigheterna i fråga om transport av inskrivet resgods ska bekräftas genom ett resgodsbevis som utfärdas till den resande.
2. Om resgodsbeviset saknas, är felaktigt eller har gått förlorat ska detta, om inte annat följer av artikel 22, dock inte påverka bestånd eller giltighet i fråga om de avtal som rör transport av det inskrivna resgodset, utan de ska fortfarande omfattas av dessa enhetliga rättsregler.
3. Resgodsbeviset ska tills motsatsen bevisats gälla som bevis för inskrivningen av resgodset och villkoren för dess transport.
4. Tills motsatsen bevisats ska det antas att det inskrivna resgodset var i gott yttre skick när transportören övertog det och att antalet kollin och deras vikt stämmer med uppgifterna på resgodsbeviset.

*Artikel 17***Resgodsbevis**

1. De allmänna transportvillkoren ska avgöra resgodsbevisets form och innehåll samt det språk och de skrivtecken som ska användas när de trycks och fylls i. Artikel 7.5 ska också tillämpas här.
2. Resgodsbeviset ska innehålla åtminstone följande uppgifter:
 - a) Transportören eller transportörerna.
 - b) En uppgift om att dessa enhetliga rättsregler ska tillämpas på transporten, utan hinder av eventuella klausuler med motsatt innebörd. Detta får anges genom förkortningen CIV.

- c) Alla andra nödvändiga uppgifter som styrker ingåendet av och innehållet i transportavtalet och som gör det möjligt för den resande att hävda sina rättigheter enligt avtalet.
3. När den resande tar emot resgodsbeviset ska han förvissa sig om att det stämmer med de uppgifter som han har lämnat.

Artikel 18

Inskrivning och transport

1. Om inte undantag medges i de allmänna transportvillkoren, ska resgods endast skrivas in mot uppvisande av en biljett som gäller minst till resgodsets bestämmelseort. I övrigt ska inskrivningen ske i enlighet med de föreskrifter som gäller på inlämningsplatsen.
2. När det i de allmänna transportvillkoren anges att resgods får tas emot för transport utan att biljett visas upp, ska dessa enhetliga rättsregler i den del som avser den resandes rättigheter och skyldigheter i fråga om inskrivet resgods också gälla för den som lämnat in resgodset.
3. Transportören kan sända inskrivet resgods med ett annat tåg eller ett annat transportmedel och via en annan befordringsväg än den som den resande tagit.

Artikel 19

Betalning av transportavgift för inskrivet resgods

Om inte annat överenskommits mellan den resande och transportören ska transportkostnaden för inskrivet resgods betalas vid inskrivningen.

Artikel 20

Märkning av inskrivet resgods

Den resande ska märka varje kולי på väl synlig plats och på ett tillräckligt hållbart och läsbart sätt ange

- a) namn och adress,
- b) bestämmelseorten.

Artikel 21

Rätt att förfoga över inskrivet resgods

1. Om omständigheterna medger och om det inte strider mot de föreskrifter som meddelats av tullmyndigheter eller andra förvaltningsmyndigheter kan den resande begära att återfå sitt inskrivna resgods på inlämningsplatsen mot överlämnande av resgodsbeviset och, om det krävs i de allmänna transportvillkoren, mot uppvisande av biljetten.
2. De allmänna transportvillkoren får innehålla andra bestämmelser om rätten att förfoga över inskrivet resgods, särskilt om ändring av bestämmelseorten och de eventuella kostnaderna för den resande.

Artikel 22

Utlämning

1. Inskrivet resgods ska lämnas ut mot att resgodsbeviset lämnas tillbaka och att eventuella kostnader för sändningen betalas.

Transportören ska ha rätt men inte skyldighet att undersöka om innehavaren av resgodsbeviset har rätt att få ut resgodset.

2. Med utlämning till resgodsbevisets innehavare jämföras följande åtgärder, om de är i enlighet med de föreskrifter som gäller på bestämmelseorten:
 - a) Överlämnande av resgodset till en tull- eller skattemyndighet i en tjänste- eller lagerlokal som används av myndigheten och som inte står under transportörens uppsikt.
 - b) Överlämnande av levande djur till tredje man för förvaring.

3. Innehavaren av resgodsetsbeviset får begära att resgodset lämnas ut på bestämmelseorten så snart den överenskomna tiden, och i förekommande fall den tid som krävs för tullmyndigheters och andra förvaltningsmyndigheters behandling av resgodset, har löpt ut.
4. Om resgodsetsbeviset inte lämnas tillbaka behöver transportören inte lämna ut resgodset till någon annan än den som styrker sin rätt till godset. Vid otillräckliga bevis får transportören fordra att säkerhet ställs.
5. Resgodset ska lämnas ut på den bestämmelseort som angivits vid inskrivningen.
6. Om innehavaren av resgodsetsbeviset inte får resgodset utlämnat har han rätt att få ett intygande på resgodsetsbeviset om den dag och det klockslag då han begärde utlämning enligt punkt 3.
7. Den som har rätt till resgodset får vägra att ta emot detta om transportören inte uppfyller hans begäran om att det ska undersökas för att fastställa om en påstådd skada föreligger.
8. I övrigt ska utlämningen av resgodset ske enligt de bestämmelser som gäller på bestämmelseorten.

Kapitel IV

Fordon

Artikel 23

Villkor för transport

I de särskilda bestämmelser om transport av fordon som ingår i de allmänna transportvillkoren ska särskilt anges vilka villkor som gäller vid mottagande för transport, inskrivning, lastning, transport, lossning och utlämning samt den resandes skyldigheter.

Artikel 24

Transportdokument

1. De avtalsenliga skyldigheterna i fråga om transport av fordon ska bekräftas genom ett transportdokument som utfärdas till den resande. Transportdokumentet kan utgöra en del av den resandes biljett.
2. De särskilda bestämmelser om transport av fordon som ingår i de allmänna transportvillkoren ska avgöra transportdokumentets form och innehåll samt det språk och de skrivtecken som ska användas när det trycks och fylls i. Artikel 7.5 ska också tillämpas här.
3. Transportdokumentet ska innehålla åtminstone följande uppgifter:
 - a) Transportören eller transportörerna.
 - b) En uppgift om att dessa enhetliga rättsregler ska tillämpas på transporten, utan hinder av eventuella klausuler med motsatt innebörd. Detta får anges genom förkortningen CIV.
 - c) Alla andra nödvändiga uppgifter som styrker de avtalsenliga skyldigheterna enligt transportavtalet och som gör det möjligt för den resande att hävda sina rättigheter enligt avtalet.
4. När den resande tar emot transportdokumentet ska han förvissa sig om att det stämmer med de uppgifter som han har lämnat.

Artikel 25

Tillämplig rätt

Om inte annat följer av bestämmelserna i detta kapitel ska bestämmelserna i kapitel III om transport av inskrivet resgodset vara tillämpliga på fordon.

AVDELNING IV

TRANSPORTÖRENS ANSVAR

Kapitel I

Ansvar i fall då resande dödas eller skadas

Artikel 26

Förutsättningar för ansvar

1. Transportören ska vara ansvarig för skada som uppkommer till följd av att resande dödas eller tillfogas personskada eller annan fysisk eller psykisk skada genom en olyckshändelse som har samband med järnvägsdriften och som inträffar medan den resande uppehåller sig i ett järnvägsfordon eller stiger på eller av ett sådant fordon, oavsett vilken järnvägsinfrastruktur som använts.
2. Transportören ska vara fri från detta ansvar
 - a) om olyckshändelsen har orsakats av omständigheter som inte kan hänföras till själva järnvägsdriften och som transportören inte hade kunnat undgå eller förebygga följderna av, även om transportören hade iakttagit den omsorg som omständigheterna påkallade,
 - b) i den utsträckning som olyckshändelsen beror på fel eller försummelse av den resande,
 - c) om olyckshändelsen beror på ett sådant beteende av tredje man som transportören inte hade kunnat undgå eller förebygga följderna av, även om transportören hade iakttagit den omsorg som omständigheterna påkallade. Ett annat företag som använder samma infrastruktur ska inte anses som tredje man. Rätten till återkrav mot tredje man ska inte påverkas.
3. Om olyckshändelsen beror på ett beteende från tredje man och om transportören trots detta inte helt befrias från ansvar enligt punkt 2 c, ska transportören svara för hela skadan inom de gränser som anges i dessa enhetliga rättsregler men utan inskränkning av den rätt till återkrav som transportören kan ha mot tredje man.
4. Dessa enhetliga rättsregler ska inte inverka på det ansvar som kan åvila transportören i andra fall än de som avses i punkt 1.
5. Om en transport som omfattas av ett enda transportavtal utförs av efterföljande transportörer ska den transportör som det enligt transportavtalet åligger att utföra transporten på den del där olyckshändelsen inträffade vara ansvarig om en resande dödas eller skadas. Om denna transport inte har utförts av transportören utan av en faktisk transportör ska bägge transportörerna vara solidariskt ansvariga i enlighet med dessa enhetliga rättsregler.

Artikel 27

Ersättning vid dödsfall

1. Om en resande dödas ska ersättningen omfatta
 - a) de nödvändiga kostnader som föranleds av dödsfallet, särskilt kostnaderna för transport av liket och begravningskostnaderna,
 - b) om döden inte har inträffat omedelbart, de ersättningsposter som anges i artikel 28.
2. Om den resandes död medför att en person, mot vilken den avlidne var eller i framtiden skulle ha blivit underhållsskyldig enligt lag, förlorar sitt underhåll ska ersättning också lämnas för denna förlust. I fråga om ersättningskrav från en person som den avlidne åtagit sig att underhålla utan att vara förpliktad till det enligt lag ska nationell rätt tillämpas.

Artikel 28

Ersättning vid personskada

Om en resande tillfogas personskada eller annan fysisk eller psykisk skada ska ersättningen täcka

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

*Artikel 29***Ersättning vid annan personskada**

Om och i vilken mån transportören är skyldig att betala ersättning för andra personskador än sådana som avses i artiklarna 27 och 28 ska avgöras enligt nationell rätt.

*Artikel 30***Ersättningsens form och storlek vid dödsfall eller personskada**

1. Den ersättning som avses i artikel 27.2 och artikel 28 b ska utges som engångsbelopp. Ersättningen ska dock utges som livränta om den nationella rätten tillåter det och den resande som har lidit skadan eller den ersättningsberättigade enligt artikel 27.2 begär det.

2. Storleken på den ersättning som ska utges enligt punkt 1 ska bestämmas enligt nationell rätt. Vid tillämpningen av dessa enhetliga rättsregler ska dock ett engångsbelopp, eller livränta motsvarande detta belopp, fastställas till högst 175 000 beräkningsenheter per resande, om det i den nationella rätten föreskrivs ett lägre maximibelopp.

*Artikel 31***Andra transportmedel**

1. Utom i de fall som avses i punkt 2 ska bestämmelserna om transportörens ansvar i fall då resande dödas eller skadas inte vara tillämpliga på skada som uppkommit under den del av transporten som enligt transportavtalet inte utgjorde järnvägstransport.

2. Om ett järnvägsfordon transporteras med färja ska dock bestämmelserna i fall då resande dödas eller skadas vara tillämpliga på skada som avses i artikel 26.1 och artikel 33.1, som orsakas av en olyckshändelse som har samband med järnvägsdriften och som inträffar medan den resande uppehåller sig i järnvägsfordonet eller stiger på eller av detta fordon.

3. Om järnvägsdriften till följd av exceptionella omständigheter är tillfälligt avbruten och de resande transporteras med ett annat transportmedel, ska transportören vara ansvarig enligt dessa enhetliga rättsregler.

Kapitel II

Ansvar när tidtabellen inte hålls*Artikel 32***Ansvar vid tåginställelse, tågförsening eller utebliven tåganslutning**

1. Transportören ska vara ansvarig gentemot den resande för skada som uppkommer på grund av att tåginställelse, tågförsening eller utebliven tåganslutning medför att resan inte kan fortsättas samma dag eller att en fortsatt resa samma dag på grund av omständigheterna inte rimligen kan begäras. Ersättningen ska täcka rimliga kostnader för kost och logi liksom också rimliga kostnader som orsakas av behovet att underrätta personer som väntar på den resande.

2. Transportören ska vara fri från detta ansvar när inställelsen, förseningen eller den uteblivna anslutningen kan hänföras till följande orsaker:

- a) Omständigheter som inte är förbundna med järnvägsdriften och som transportören inte hade kunnat undgå eller förebygga följderna av, även om transportören hade iakttagit den omsorg som omständigheterna påkallade.
- b) Fel eller försummelse av den resande.
- c) Tredje mans beteende som transportören inte hade kunnat undgå eller förebygga följderna av även om transportören hade iakttagit den omsorg som omständigheterna påkallade. Ett annat företag som använder samma infrastruktur ska inte anses som tredje man. Rätten till återkrav mot tredje man ska inte påverkas.

3. Om och i vilken mån transportören är skyldig att betala ersättning för annan skada än sådan som avses i punkt 1 ska avgöras enligt nationell rätt. Denna bestämmelse ska inte påverka tillämpningen av artikel 44.

Kapitel III

Ansvar i fråga om handresgods, djur, inskrivet resgods och fordon

AVSNITT 1

Handresgods och djur

Artikel 33

Ansvar

1. Om en resande dödas eller skadas ska transportören dessutom vara ansvarig för skada som uppkommer till följd av fullständig eller partiell förlust av eller skada på ett föremål som den resande hade på sig eller medförde som handresgods. Detta ska också gälla för djur som den resande tagit med sig. Artikel 26 ska också tillämpas här.
2. I övrigt ska transportören inte vara ansvarig för skada som uppkommer till följd av fullständig eller partiell förlust av eller skada på föremål, handresgods eller djur som det enligt artikel 15 åligger den resande att hålla uppsikt över, om inte förlusten eller skadan orsakats genom transportörens fel eller försummelse. De övriga artiklarna i avdelning IV, utom artikel 51, och avdelning VI ska inte vara tillämpliga i detta fall.

Artikel 34

Begränsning av ersättningen vid förlust av föremål eller sakskada

Om transportören är ansvarig enligt artikel 33 1 ska transportören ersätta den uppkomna skadan upp till ett belopp om 1 400 beräkningsenheter per resande.

Artikel 35

Ansvarsbefrielse

Transportören ska vara fri från ansvar gentemot den resande för skada som uppstår som en följd av att den resande inte följer de föreskrifter som meddelas av tullmyndigheter eller andra förvaltningsmyndigheter.

AVSNITT 2

Inskrivet resgods

Artikel 36

Förutsättningar för ansvar

1. Transportören ska vara ansvarig för skada som uppkommer till följd av att det inskrivna resgodset går helt eller delvis förlorat eller skadas under tiden från det att resgodset tas emot för transport till dess att det lämnas ut samt för dröjsmål med utlämningen.
2. Transportören ska vara fri från detta ansvar om förlusten, skadan eller dröjsmålet med utlämningen beror på fel eller försummelse av den resande, på en anvisning som den resande har lämnat och som inte har föranletts av fel eller försummelse från transportörens sida, på fel i själva resgodset eller på omständigheter som transportören inte hade kunnat undgå eller förebygga följderna av.
3. Transportören ska vara fri från detta ansvar om förlusten eller skadan härrör från en sådan särskild risk som är förbunden med ett eller flera av följande förhållanden:
 - a) Avsaknad av förpackning eller bristfällig förpackning.
 - b) Resgodsets särskilda beskaffenhet.
 - c) Inlämning av föremål som inte transporteras som inskrivet resgods.

Artikel 37

Beviskyldighet

1. Det är transportörens sak att visa att förlusten, skadan eller dröjsmålet har orsakats av ett sådant förhållande som anges i artikel 36.2.

2. Om transportören visar att förlusten eller skadan med hänsyn till de föreliggande omständigheterna kan vara en följd av en eller flera av de särskilda risker som anges i artikel 36.3, ska det antas att så är fallet. Den som har rätt till ersättning får dock visa att förlusten eller skadan inte alls eller inte uteslutande är en följd av en sådan risk.

Artikel 38

Efterföljande transportörer

När en transport som omfattas av ett enda transportavtal utförs av flera efterföljande transportörer blir varje transportör i och med mottagandet av resgodset med resgodsbeviset eller fordonet med transportdokumentet part i avtalet, såvitt avser transport av resgodset eller fordonet, i enlighet med villkoren i resgodsbeviset eller transportdokumentet och tar på sig de skyldigheter som följer av detta. I ett sådant fall ska varje transportör vara ansvarig för transporten hela vägen intill utlämningen.

Artikel 39

Faktisk transportör

1. När en transportör helt eller delvis har anförtrott transporten till en faktisk transportör, oavsett om detta sker i enlighet med en möjlighet som medges i transportavtalet eller ej, ska transportören vara ansvarig för hela transporten.
2. Alla bestämmelser i dessa enhetliga rättsregler som rör transportörens ansvar ska även tillämpas på den faktiska transportörens ansvar för den transport denne utför. Artiklarna 48 och 52 ska tillämpas när talan förs mot de anställda eller andra personer vilkas tjänster den faktiska transportören anlitar för att utföra transporten.
3. Särskilda överenskommelser genom vilka transportören åtar sig förpliktelser som inte krävs enligt dessa enhetliga rättsregler eller avstår från rättigheter som följer av dessa enhetliga rättsregler ska inte gälla gentemot en faktisk transportör som inte uttryckligen och skriftligen har godtagit dem. Oavsett om den faktiska transportören har godtagit en överenskommelse eller ej ska transportören vara bunden av de skyldigheter eller avståenden som följer av den.
4. När och i den mån både transportören och den faktiska transportören är ansvariga ska ansvaret vara solidariskt.
5. Det sammanlagda ersättningsbelopp som ska betalas av transportören eller den faktiska transportören samt deras anställda eller andra personer vilkas tjänster de anlitar för att utföra transporten, ska inte överskrida de gränser som anges i dessa enhetliga rättsregler.
6. Denna artikel ska inte påverka den rätt till återkrav som kan föreligga mellan transportören och den faktiska transportören.

Artikel 40

Antagande att resgodset har gått förlorat

1. Utan att behöva lägga fram ytterligare bevisning får den som har rätt till godset anse att ett resgodskolli gått förlorat om det inte har lämnats ut eller hållits tillgängligt för honom inom 14 dagar från det att det begärdes utlämnat enligt artikel 22.3.
2. Om ett resgodskolli som har ansetts förlorat kommer till rätta inom ett år från det att det begärdes utlämnat ska transportören underrätta den som har rätt till godset, om hans adress är känd eller kan utrönas.
3. Inom 30 dagar från det att den som har rätt till godset har fått den underrättelse som avses i punkt 2 får han begära att kollit lämnas ut till honom. I ett sådant fall är han skyldig att betala kostnaderna för kollits transport från inlämningsplatsen till den plats där utlämningen sker och att betala tillbaka den ersättning som han har fått, i förekommande fall med avdrag för de kostnader som kan ha räknats in i ersättningen. Han ska dock behålla rätten till ersättning för dröjsmål med utlämningen enligt artikel 43.
4. Om utlämning av ett kolli som kommit till rätta inte begärs inom den tid som anges i punkt 3 eller om ett kolli kommer till rätta senare än ett år efter det att utlämning begärdes, får transportören förfoga över kollit enligt de bestämmelser som gäller på den plats där det finns.

*Artikel 41***Ersättning vid förlust**

1. När inskrivet resgods gått helt eller delvis förlorat ska transportören inte vara skyldig att betala någon annan ersättning än
 - a) om skadans storlek är visad, en ersättning som motsvarar skadan, dock högst 80 beräkningsenheter per kilogram av förlusten i bruttovikt eller 1 200 beräkningsenheter per kolli,
 - b) om skadans storlek inte är visad, en ersättning med sammanlagt 20 beräkningsenheter per kilogram av förlusten i bruttovikt eller 300 beräkningsenheter per kolli.

I de allmänna transportvillkoren ska bestämmas om ersättningen ska beräknas per kilogram av vikt förlusten eller per kolli.

2. Transportören ska vidare betala tillbaka avgiften för resgodstransport och övriga utlägg i samband med transport av det kolli som gått förlorat liksom även redan erlagda tullavgifter och punktskatter.

*Artikel 42***Ersättning vid skada**

1. När inskrivet resgods har skadats ska transportören betala ersättning motsvarande minskningen av resgodsets värde, men inget ytterligare skadestånd.
2. Ersättningen ska inte överstiga följande belopp:
 - a) Om allt resgodset har minskat i värde till följd av skadan, det belopp som skulle ha betalats om resgodset hade gått förlorat.
 - b) Om endast en del av resgodset har minskat i värde till följd av skadan, det belopp som skulle ha betalats om denna del hade gått förlorad.

*Artikel 43***Ersättning vid dröjsmål med utlämningen**

1. Vid dröjsmål med utlämningen av inskrivet resgods ska transportören för varje påbörjad 24-timmarsperiod räknat från den tidpunkt då resgodset begärdes utlämnat, dock högst för 14 dagar, betala ersättning enligt följande:
 - a) Om den som har rätt till godset visar att skada, varmed förstås även skada på själva resgodset, har uppkommit genom dröjsmålet, betalas en ersättning som motsvarar skadan upp till högst 0,80 beräkningsenheter per kilogram av bruttovikten av det för sent utlämnade resgodset, eller 14 beräkningsenheter för varje kolli.
 - b) Om den som har rätt till godset inte visar att skada har uppkommit genom dröjsmålet, betalas en ersättning på sammanlagt 0,14 beräkningsenheter per kilogram av bruttovikten av det för sent utlämnade resgodset, eller 2,80 beräkningsenheter för varje kolli.

I de allmänna transportvillkoren ska det fastställas om ersättningen ska beräknas per kilogram eller per kolli.

2. Om resgodset har gått helt förlorat ska ersättning enligt punkt 1 inte betalas utöver ersättningen enligt artikel 41.
3. Om en del av resgodset har gått förlorad ska ersättning enligt punkt 1 endast betalas för den del som inte gått förlorad.
4. Om skadan på resgodset inte har orsakats av dröjsmålet med utlämningen kan ersättning enligt punkt 1 i förekommande fall betalas utöver ersättningen enligt artikel 42.
5. Den sammanlagda ersättningen enligt punkt 1 och artiklarna 41 och 42 ska inte i något fall överstiga den ersättning som skulle ha betalats om resgodset hade gått helt förlorat.

AVSNITT 3

Fordon

Artikel 44

Ersättning vid försening

1. Om lastningen av ett fordon blir försenad till följd av en omständighet som kan hänföras till transportören eller om utlämningen av fordonet blir fördröjd ska transportören, om den som har rätt till fordonet visar att det inträffade har medfört skada, ersätta skadan upp till det belopp som motsvarar transportavgiften.
2. Om den som har rätt till fordonet häver transportavtalet på grund av att lastning inte sker i rätt tid till följd av en omständighet som kan hänföras till transportören, ska transportavgiften betalas tillbaka till honom. Om han visar att han lidit skada genom dröjsmålet får han dessutom kräva ersättning upp till det belopp som motsvarar transportavgiften.

Artikel 45

Ersättning vid förlust

Om ett fordon går helt eller delvis förlorat ska ersättningen för visad skada till den som har rätt till fordonet beräknas efter fordonets bruksvärde. Den ska dock inte överstiga 8 000 beräkningsenheter. Ett släpfordon med eller utan last ska betraktas som ett särskilt fordon.

Artikel 46

Ansvar i fråga om andra föremål

1. I fråga om föremål som har lämnats i fordonet eller är placerade i bagageutrymmen (t.ex. bagage- eller skidboxar) som är fast monterade, ska transportören endast vara ansvarig för sådan skada som transportören har orsakat genom fel eller försummelse. Den sammanlagda ersättningen ska inte överstiga 1 400 beräkningsenheter.
2. I fråga om föremål som har spänts fast på utsidan av fordonet inbegripet de bagageutrymmen som avses i punkt 1 ska transportören vara ansvarig för sådan skada endast om det visas att skadan orsakats genom handling eller underlåtenhet antingen i avsikt att vålla en sådan skada eller hänsynslöst och med insikt att en sådan skada sannolikt skulle uppkomma.

Artikel 47

Tillämplig rätt

Om inte annat sägs i detta avsnitt, ska bestämmelserna i avsnitt 2 om ansvar för inskrivet resgods vara tillämpliga på fordon.

Kapitel IV

Allmänna bestämmelser

Artikel 48

Förlust av rätt att åberopa begränsning av skadeståndsansvar

De begränsningar av skadeståndsansvaret som föreskrivs i dessa enhetliga rättsregler samt de bestämmelser i nationell rätt som begränsar ersättningen till ett fastställt belopp ska inte tillämpas om det visas att transportören orsakat skadan genom handling eller underlåtenhet antingen i avsikt att vålla en sådan skada eller hänsynslöst och med insikt att en sådan skada sannolikt skulle uppkomma.

Artikel 49

Omräkning och ränta

1. När beräkningen av ersättning medför omräkning av belopp i utländsk valuta ska beräkningen göras enligt kursen den dag och på den plats där ersättningen betalas.

2. Den som har rätt till ersättning får kräva ränta på ersättningsbeloppet med fem procent per år från och med den dag då krav framställdes enligt artikel 55 eller, om något krav inte framställdes, från och med den dag då talan väcks vid domstol.
3. På ersättning enligt artiklarna 27 och 28 ska dock ränta betalas först från och med dagen för de omständigheter som lades till grund för beräkning av ersättningsbeloppet, om denna dag är senare än den dag då kravet framställdes eller talan väcktes.
4. I fråga om inskrivet resgods ska ränta betalas endast om ersättningsbeloppet överstiger 16 beräkningsenheter per resgodsbevis.
5. Om den som har rätt till ersättning för inskrivet resgods inte inom en skälig fastställd tidsfrist till transportören överlämnar de styrkande handlingar som krävs för att kunna slutföra behandlingen av hans krav, ska ränta inte betalas för tiden från det att tidsfristen går ut till dess att handlingarna överlämnas.

Artikel 50

Ansvar vid atomolycka

Transportören ska vara fri från det ansvar som föreskrivs i dessa enhetliga rättsregler, om skadan har orsakats av en atomolycka, och ägaren till atomanläggningen eller någon annan i dennes ställe är ansvarig för skadan enligt en stats lagar och bestämmelser om ansvar på atomenergiområdet.

Artikel 51

Personer som transportören ansvarar för

Transportören ska vara ansvarig för sin personal och för andra personer vilkas tjänster han anlitar för utförandet av transporten när denna personal eller dessa andra personer handlar under fullgörande av sina uppgifter. Förvaltarna av den järnvägsinfrastruktur på vilken transporten utförs ska anses som personer som transportören anlitar för utförandet av transporten.

Artikel 52

Andra grunder för anspråk

1. I de fall där dessa enhetliga rättsregler är tillämpliga får anspråk på ersättning, oavsett vilken grund som åberopas, göras gällande mot transportören endast under de förutsättningar och med de begränsningar som föreskrivs i dessa enhetliga rättsregler.
2. Detsamma ska även gälla i fråga om anspråk mot personal och andra personer som transportören ansvarar för enligt artikel 51.

AVDELNING V

DEN RESANDES ANSVAR

Artikel 53

Särskilda principer för ansvar

Den resande ska vara ansvarig gentemot transportören för sådana skador

- a) som uppstår till följd av att den resande underlåtit att fullgöra sina skyldigheter enligt
 1. artiklarna 10, 14 och 20,
 2. de särskilda bestämmelserna för transport av fordon som ingår i de allmänna transportvillkoren, eller
 3. reglementet om internationell järnvägstransport av farligt gods (RID), eller
- b) som orsakats av föremål och djur som han för med sig.

Den resande ska inte vara ansvarig gentemot transportören om han styrker att skadan orsakats av omständigheter som han inte hade kunnat undgå eller förebygga följderna av, även om han hade iakttagit den omsorg som krävs av en ansvarsmedveten resande. Denna bestämmelse ska inte påverka transportörens ansvar enligt artiklarna 26 och 33 1.

AVDELNING VI

FRAMSTÄLLANDE AV ANSPRÅK

Artikel 54

Fastställelse av att egendom har skadats eller delvis gått förlorat

1. Om transportören upptäcker eller får anledning att anta att egendom (resgods, fordon) som transporteras genom transportörens försorg har skadats eller delvis gått förlorat, eller om den som har rätt till egendomen påstår att så är fallet, ska transportören genast och om möjligt i dennes närvaro upprätta en rapport som alltefter förlustens eller skadans art redovisar egendomens tillstånd och så noga som möjligt anger skadans omfattning, dess orsak och tidpunkten då den inträffade.
2. En kopia av rapporten ska kostnadsfritt tillställas den som har rätt till egendomen.
3. Om den som har rätt till egendomen inte godtar uppgifterna i rapporten, kan han begära att resgodsets eller fordonets tillstånd samt skadans orsak och omfattning ska fastställas av en sakkunnig som utses av avtalsparterna eller på rättslig väg. Förfarandet ska genomföras i enlighet med lagar och bestämmelser i den stat där utredningen äger rum.

Artikel 55

Ersättningsanspråk

1. Ersättningsanspråk med anledning av transportörens ansvar i fall då resande dödas eller skadas ska framställas skriftligen till den transportör mot vilken talan kan väckas. Om en transport som omfattas av ett enda transportavtal genomförs av efterföljande transportörer, får anspråk även riktas mot den första eller sista transportören samt mot den transportör som har sitt huvudkontor eller den filial eller agentur som ingått transportavtalet i den stat där den resande har sitt hemvist eller är stadigvarande bosatt.
2. Andra anspråk med anledning av ett transportavtal ska vara skriftliga och ställas till den transportör som anges i artikel 56.2 och 56.3.
3. Handlingar som den som har rätt till ersättning önskar foga till ersättningsanspråket ska inges i original eller i kopia, som om transportören så begär ska vara styrkt. Vid slutlig uppgörelse i fråga om ett anspråk får transportören kräva att biljetten, resgodsbeviset och transportdokumentet lämnas tillbaka.

Artikel 56

Transportörer mot vilka talan får föras

1. Talan om ersättning i fall då resande dödas eller skadas får endast föras mot den transportör som är ansvarig enligt artikel 26.5.
2. Om inte annat anges i punkt 4 får annan talan som grundas på transportavtalet endast föras mot den första eller sista transportören eller den transportör som utförde den del av transporten under vilken den omständighet inträffade som talan grundas på.
3. I fråga om transport som utförs av efterföljande transportörer får talan föras enligt punkt 2 mot den transportör som ska lämna ut resgodset eller fordonet, om denne med sitt medgivande är inskriven i resgodsbeviset eller transportdokumentet, även om transportören varken har mottagit resgodset eller fordonet.
4. Talan om återbetalning av ett belopp som har betalats i enlighet med transportavtalet får föras mot den transportör som har tagit emot detta belopp eller mot den transportör för vars räkning det har tagits emot.
5. Som genkärsmål eller kvittningsinvändning får talan föras mot en annan transportör än de som avses i punkterna 2 och 4, om talan grundas på samma transportavtal som huvudyrkandet i målet.
6. I den mån dessa enhetliga rättsregler ska tillämpas på den faktiska transportören, får talan föras även mot denne.
7. Om käranden har rätt att välja mellan flera transportörer, ska hans valrätt upphöra när talan väcks mot någon av dessa; detta ska också gälla om käranden har rätt att välja mellan en eller flera transportörer och en faktisk transportör.

Artikel 58

Förlust av rätten att föra talan med anledning av dödsfall eller personskada

1. Rätten till sådan talan som grundas på transportörens ansvar i fall då resande dödas eller skadas ska upphöra, om inte den som har rätt till ersättning, inom tolv månader från det att han fick kännedom om skadan lämnar meddelande om skadefallet till någon av de transportörer hos vilka ett anspråk kan framställas enligt artikel 55.1. Om den som har rätt till ersättning muntligen lämnar meddelande till transportören, ska denne ge honom ett intyg om det muntliga meddelandet.
2. Talerätten ska dock inte upphöra om
 - a) den som har rätt till ersättning har framställt ett anspråk hos någon av de transportörer som anges i artikel 55.1, inom den tid som anges i punkt 1,
 - b) den ansvariga transportören på något annat sätt har fått kännedom om att en resande har skadats, inom den tid som anges i punkt 1,
 - c) meddelande om skadefallet inte har lämnats eller inte har lämnats i tid till följd av omständigheter som inte kan läggas den till last som har rätt till ersättning,
 - d) den som har rätt till ersättning visar att skadefallet har orsakats av fel eller försummelse från transportörens sida.

Artikel 59

Förlust av rätten att föra talan om transport av resgods

1. När den som har rätt till resgodset har tagit emot detta, upphör rätten att föra talan till följd av transportavtalet mot transportören med anledning av att resgodset gått delvis förlorat, blivit skadat eller lämnats ut för sent.
2. Talerätten ska dock inte upphöra
 - a) vid delförlust eller skada, om
 1. förlusten eller skadan har fastställts enligt artikel 54 innan den som har rätt till resgodset tog emot det,
 2. den fastställelse som borde ha gjorts enligt artikel 54 inte har gjorts, och detta beror enbart på fel eller försummelse från transportörens sida,
 - b) vid skada som inte kan upptäckas utifrån och som fastställs först efter det att den som har rätt till resgodset tagit emot detta, om han
 1. begär fastställelse enligt artikel 54 genast efter det att skadan upptäcks och senast tre dagar efter det att han tog emot resgodset, och
 2. dessutom visar att skadan har uppkommit under tiden från det att resgodset togs emot av transportören till dess att det lämnades ut,
 - c) vid dröjsmål med utlämningen, om den som har rätt till godset inom 21 dagar har gjort sin rätt gällande hos någon av de transportörer som anges i artikel 56.3,
 - d) den som har rätt till godset visar att skadan har orsakats av fel eller försummelse från transportörens sida.

Artikel 60

Preskription

1. En skadeståndsfordran som grundas på transportörens ansvar i fall då resande dödas eller skadas ska preskriberas
 - a) för den resande, efter tre år räknat från dagen efter den dag då den skadevällande händelsen inträffade,
 - b) för andra som har rätt till ersättning, efter tre år räknat från dagen efter den resandes död, dock senast fem år räknat från dagen efter den dag då olyckan inträffade.

2. Andra fordringar på grund av ett transportavtal ska preskriberas efter ett år. Preskriptionstiden ska dock vara två år i fråga om en fordran som framställs på grund av en skada som transportören orsakat genom handling eller underlåtenhet antingen i avsikt att vålla en sådan skada eller hänsynslöst och med insikt att en sådan skada sannolikt skulle uppkomma.

3. Den preskriptionstid som anges i punkt 2 ska räknas i fråga om

- a) fordran på ersättning för totalförlust: från fjortonde dagen efter utgången av den tid som anges i artikel 22.3;
- b) fordran på ersättning för delförlust, skada eller dröjsmål med utlämningen: från dagen för utlämningen;
- c) fordran som i något annat avseende rör transport av resande: från den dag då biljettens giltighetstid gick ut.

I preskriptionstiden inräknas inte den dag som anges som begynnelse dag.

4. [...]

5. [...]

6. I övrigt ska förlängning av preskriptionstiden och preskriptionsavbrott regleras enligt nationell rätt.

AVDELNING VII

TRANSPORTÖRERNAS INBÖRDES FÖRHÅLLANDEN

Artikel 61

Avräkning i fråga om transportavgiften

1. Varje transportör som har eller borde ha uppburit en transportavgift ska vara skyldig att till de berörda transportörerna betala de andelar som tillkommer dem. Betalningssättet ska bestämmas genom överenskommelse mellan transportörerna.

2. Artikel 6.3, artikel 16.3 och artikel 25 ska även tillämpas på förhållandena mellan efterföljande transportörer.

Artikel 62

Rätt till återkrav

1. Om en transportör har betalat ersättning enligt dessa enhetliga rättsregler, ska den gentemot de transportörer som har deltagit i transporten ha rätt till återkrav enligt följande bestämmelser:

- a) Den transportör som orsakat skadan ska vara ensam ansvarig för den.
- b) Om skadan har orsakats av flera transportörer, ska var och en av dem svara för den del av skadan som den har orsakat. Om en sådan uppdelning inte är möjlig, ska ersättningsskyldigheten fördelas mellan dem enligt c.
- c) Om det inte kan visas vilken av transportörerna som har orsakat skadan, ska ersättningsskyldigheten fördelas mellan alla transportörer som har deltagit i transporten, med undantag av dem som visar att skadan inte har orsakats av dem. Fördelningen ska ske i förhållande till deras respektive andelar av transportavgiften.

2. Om någon av transportörerna är på obestånd, ska den obetalda delen av den transportörens andel fördelas mellan de övriga transportörer som har deltagit i transporten i förhållande till deras respektive andelar av transportavgiften.

Artikel 63

Förfarandet i mål om återkrav

1. En transportör mot vilken återkrav riktas enligt artikel 62 får inte bestrida det befogade i en betalning som den återkravsökande transportören har gjort, om ersättningsbeloppet har fastställts av domstol och den transportör mot vilken återkravet riktas har blivit vederbörligen underrättad om stämningsansökan och beretts tillfälle att inträda som intervenient i målet. Domstolen i huvudmålet ska fastställa de frister inom vilka underrättelsen och ansökan om intervention ska göras.

2. Den transportör som utövar sin rätt till återkrav ska i en och samma rättegång framföra sina anspråk mot samtliga transportörer med vilka den inte gjort upp i godo. I annat fall ska transportören förlora rätten till återkrav mot de transportörer som inte har stämts in.
3. Domstolen ska meddela en enda dom i fråga om alla återkrav som den handlägger.
4. Den transportör som önskar göra sin rätt till återkrav gällande får föra talan vid domstolarna i den stat på vars territorium någon av de transportörer som deltagit i transporten har sitt huvudkontor eller den filial eller agentur som ingått transportavtalet.
5. Om käromålet avser flera transportörer, får den transportör som utövar rätten till återkrav välja mellan de domstolar som är behöriga enligt punkt 4.
6. Talan om återkrav får inte tas upp i en rättegång där någon yrkar skadestånd på grund av sin rätt enligt transportavtalet.

Artikel 64

Överenskommelser i fråga om återkrav

Transportörerna ska vara fria att sinsemellan komma överens om bestämmelser som avviker från artiklarna 61 och 62.

BILAGA II

MINIMIINFORMATION SOM SKA LÄMNAS AV JÄRNVÄGSFÖRETAG OCH/ELLER BILJETTUTFÄRDARE**Del I: Information före resan**

Allmänna avtalsvillkor.

Tidtabeller och villkor för den snabbaste resan.

Tidtabeller och villkor för det lägsta biljettpriset.

Möjligheterna att utnyttja förbindelserna, villkor för detta och tillgången till hjälpmedel ombord på tågen för personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet.

Möjligheten att medföra cyklar samt villkor för detta.

Tillgång på platser för rökare och icke-rökare, i första och andra klass samt i ligg- och sovvagnar.

Eventuella faktorer som kan leda till avbrott eller förseningar i trafiken.

Tillgång till tjänster ombord på tågen.

Förfaranden för att återfå förlorat resgods.

Förfaranden för inlämnande av klagomål.

Del II: Information under resan

Tjänster ombord på tågen.

Nästa station.

Förseningar.

Viktigare anslutande tåg.

Säkerhets- och trygghetsfrågor.

*BILAGA III***MINIMINORMER FÖR TJÄNSTEKVALITET**

Information och biljetter.

Förbindelsernas punktlighet och allmänna principer för hantering av störningar i trafiken.

Inställda förbindelser.

Renhållning av vagnar och stationsområden (luftkvaliteten i vagnarna, toaletternas hygieniska standard etc.).

Enkät om kundtillfredsställelse.

Hantering av klagomål, återbetalning och ersättning för bristande kvalitet.

Assistans till personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet.

Sammanfattning av betänkandet En modern reglering av järnvägstransporter (SOU 2015:9)

Utredningens förslag

Utredningen lämnar i betänkandet förslag på en modernisering av den civilrättsliga regleringen av nationella järnvägstransporter, liksom den civilrättsliga regleringen av spårvägs- och tunnelbanetransporter. Utredningen lämnar också förslag på en vidsträckt regressrätt mellan transportör och infrastrukturförvaltare, vilken bland annat innefattar en rätt till regress för kostnader för förseningar.

Utredningen föreslår att en ny samlad järnvägstrafiklag ersätter nuvarande järnvägstrafiklag och lagen om internationell järnvägstrafik.

Transporter som inte omfattas av COTIF 1999 eller av tågpassagerarförordningen

Tågpassagerarförordningen bör tillämpas på alla inrikes passagerartransporter

Järnvägstrafikutredningens förslag i SOU 2014:26, att fördraget om internationell järnvägstrafik i dess lydelse enligt protokollet av den 3 juni 1999 om ändring av fördraget (COTIF 1999) inkorporeras i svensk rätt, kommer med största sannolikhet att genomföras. Om förslaget genomförs kommer en mycket stor andel av passagerartransporterna att styras av ansvarssystemet i CIV 1999, antingen på grund av att tågpassagerarförordningen är tillämplig eller för att CIV 1999 är tillämpligt.

Enligt utredningens mening framstår det inte längre som ändamålsenligt att upprätthålla ett ansvarssystem för internationella passagerartransporter som är grundat på COTIF 1999 respektive ett annat system för inrikes transporter och övriga internationella transporter. Ur såväl passagerarnas som järnvägsföretagens synvinkel måste det anses vara till fördel med ett enda system. Det är betydligt mer lättöverskådligt för passagerarna, samtidigt som järnvägsföretagens hantering av skador förenklas.

Med anledning av Sveriges internationella åtaganden gäller redan tågpassagerarförordningen och CIV 1999 för merparten av passagerartransporterna. En önskan att göra regleringen enhetlig kan därför bara göras med utgångspunkt från dessa regelverk. Det innebär i så fall att CIV 1999 i dess lydelse enligt tågpassagerarförordningen bör tillämpas också på sådana inrikes transporter som inte omfattas av tågpassagerarförordningens tillämpningsområde.

Utredningen anser dock inte att bestämmelserna i tågpassagerarförordningen om förseningar bör tillämpas på de inrikes passagerartransporter som kommer att undantas från tågpassagerarförordningens tillämpningsområde enligt den kommande lagen om resenärers rättigheter vid kortare resor.

Utredningen anser att samma skäl talar för att tågpassagerarförordningen bör tillämpas även på sådana internationella transporter som inte omfattas av COTIF 1999. På avtal om internationell transport med resande på järnväg som inte omfattas av COTIF 1999 eller av tågpassagerarförordningen bör därför tågpassagerarförordningen tillämpas som svensk lag. Det innebär att bestämmelserna i CIV 1999, såsom de begränsats av tågpassagerarförordningen, kommer att vara tillämpliga.

CIM 1999 bör tillämpas på avtal om inrikes godstransporter på järnväg och på avtal om sådana internationella godstransporter på järnväg som inte redan omfattas av CIM 1999

Utredningens uppfattning är att det precis som för passagerartransporter inte längre kan anses ändamålsenligt att upprätthålla ett ansvarssystem för internationella godstransporter som omfattas av COTIF 1999 samt ett annat system för inrikes godstransporter och övriga internationella godstransporter. Bestämmelserna i CIM är väl anpassade även för inhemska transporter. Det framstår som betydligt enklare för lastägare och transportörer med ett enda system. Det ger också ett mer enhetligt och lättöverskådligt system.

Utredningens förslag är därför att tillämpningsområdet för bestämmelserna i CIM till COTIF 1999 utsträcks till att omfatta också nationella godstransporter på järnväg, liksom internationella godstransporter som inte redan omfattas av COTIF 1999.

Järnvägstrafiklagen (1985:192) och lagen (1985:193) om internationell järnvägstrafik

Utredningens bedömning är att de bestämmelser om transport av passagerare och gods som i dag finns i 1 kap., 2 kap., 3 kap., 4 kap. och 6 kap. järnvägstrafiklagen (1985:192) och som reglerar samma sak som CIV och CIM inte längre bör tillämpas. Det gäller bestämmelserna i 1 kap. 1–9 §§ järnvägstrafiklagen, liksom hela 2 kap., 3 kap. 4 kap. och 6 kap. Dessa bestämmelser bör därför inte föras över till en ny lag. Däremot bör bestämmelsen om retentionsrätt i 1 kap. 10 § järnvägstrafiklagen finnas kvar i en något omarbetad version.

I fråga om lagen (1985:193) om internationell järnvägstrafik är det utredningens uppfattning att majoriteten av de regler i lagen som utredningen föreslog i SOU 2014:26 i huvudsak bör kvarstå i det nu omarbetade förslaget. Likaså bör reglerna om ansökan om verkställighet och rättsverkningarna av ett sådant verkställighetsbeslut kvarstå i princip oförändrade.

CUV 1999 bör gälla för sådana avtal om nyttjande av vagnar som inte omfattas av CUV

Marknaden för långväga internationella godstransporter till och från länder utanför COTIF-området växer alltmer. Redan i dag transporteras

stora mängder containrar på tåg mellan Kina och Europa över Ryssland. Bestämmelserna i CUV är dispositiva, och kan därför tjäna som stöd vid ingående av avtal, men parterna kan ändå frångå dessa vid behov. Redan i dag använder sig parterna av avtal som bygger på CUV (General Contract of Use, GCU) såväl internationellt som nationellt. Utredningen föreslår mot denna bakgrund att CUV ska tillämpas som svensk lag på avtal om nyttjande av vagnar i internationell järnvägstrafik som inte omfattas av CUV och på avtal om nyttjande av vagnar i inrikes järnvägstrafik.

Ansvarsreglering för spårväg och tunnelbana

För att tillgodose behovet av ett enhetligt ansvarssystem anser utredningen att de nya järnvägsrättsliga bestämmelserna om ansvar bör utsträckas till att omfatta också spårvägs- och tunnelbanetransporter. Tågpassagerarförordningens ansvarsreglering bör därför enligt utredningens mening tillämpas också på spårväg och tunnelbana (artiklarna 4 och 11). Övriga bestämmelser i tågpassagerarförordningen är inte avpassade till spårväg och tunnelbana och bör således enligt utredningens bedömning inte tillämpas. I fråga om förseningsansvaret bör den kommande lagen om resenärers rättigheter vid kortare resor tillämpas.

Skadeståndsansvar mot tredje man

Utredningen anser att bestämmelserna rörande ansvar mot tredje man i 1 kap. och 5 kap. järnvägstrafiklagen (1985:192) i huvudsak bör överföras till den nya järnvägstrafiklagen. Det bör av lagen framgå att infrastrukturförvaltaren är den som ansvarar för skador som drabbar tredje man till följd av järnvägs-, spårvägs- och tunnelbanedrift. Ett järnvägsföretag som har tillfogats skada av annat järnvägsföretag bör inte anses som tredje man i bestämmelsens mening.

En nationell regressrätt bör införas

Enligt utredningens mening faller det sig naturligt att utsträcka CUI:s tillämpningsområde till att omfatta också nationellt nyttjande av infrastruktur. Därigenom kommer regressrätten avseende person- och sakskador som finns i artikel 8.1 c CUI att gälla också nationellt. Precis som beträffande de andra bihangen finns det många fördelar med att tillämpa samma regler internationellt och nationellt.

Med hänsyn till att många av de stora kostnaderna på senare år härrört från förseningar och att det därför framför allt är förseningarna som en incitamentseffekt bör påverka, är det emellertid utredningens uppfattning att det inte räcker med en regressrätt enligt CUI. Regressrätten bör mot den angivna bakgrunden omfatta också kostnader för ersättningstrafik och annan assistans samt förseningsersättningar som följer av tågpassagerarförordningen och den kommande lagen om resenärers rättigheter vid kortare resor.

I fråga om den kommande lagen om resenärers rättigheter vid kortare resor är det i dag inte möjligt att exakt uttala sig om hur ersättningssystemet kommer att se ut. Enligt utredningens mening hindrar det emellertid inte att man nu kan slå fast hur en regressrätt bör se ut, rent principiellt. Utredningens uppfattning är att det skulle vara till stor fördel om alla de kostnader som transportören har enligt lag, EU-förordning eller annan föreskrift omfattas av regressrätten.

Den nu föreslagna regressrätten bör enbart sträcka sig till infrastrukturförvaltaren och inte till ett annat järnvägsföretag. Skälet för det är bland annat att uppgifter inhämtade från transportörerna visar att endast få förseningar orsakas av ett annat järnvägsföretag. Dessutom föreligger det ändå starka incitament för järnvägsföretag att reducera risken för förseningar.

För att undvika risken för att transportören får ersättning två gånger för samma händelse, dels via kvalitetsavgifterna, dels via en regressrätt, bör emellertid de kvalitetsavgifter som eventuellt har utbetalats av infrastrukturförvaltaren räknas av från den ersättning transportören får regressvis. Man bör då också kunna räkna med att transportörerna kommer att nöja sig med erhållna kvalitetsavgifter så länge som det rör sig om lägre belopp för ersättningar.

En ny samlad lag bör införas

Det finns enligt utredningens mening inte längre skäl att dela upp den civilrättsliga lagstiftningen i en lag för nationell och en för internationell trafik, eftersom tågpassagerarförordningen enligt utredningens förslag ska tillämpas på samtliga passagerartransporter och CIM 1999 på samtliga godstransporter. Järnvägstrafiklagen (1985:192) och lagen (1985:193) om internationell järnvägstrafik bör därför föras samman till en gemensam ny lag, som ska innehålla den civilrättsliga järnvägslagstiftningen. Lagen bör benämnas järnvägstrafiklagen.

Ikraftträdande

För att möjliggöra för regeringen att lämna ett genomarbetat förslag till riksdagen bör ett ikraftträdande inte ske alltför snart. Samtidigt är lagändringarna angelägna, särskilt med hänsyn till dels det förestående tillträdet till COTIF 1999, dels att nu gällande lag är omodern. Utredningen anser mot denna bakgrund att den 1 juli 2016 är en lämplig dag för ikraftträdande.

Utredningen föreslår att de nu gällande lagarna om järnvägstrafik upphävs. Dessa lagar ska dock gälla för en transport som påbörjas före den 1 juli 2016. Vidare ska den nu gällande järnvägstrafiklagen tillämpas på en skada utan samband med en transport (se 5 kap. 1–3 §§) som inträffar före den 1 juli 2016. Utredningens bedömning är att det inte krävs några övergångsbestämmelser i övrigt.

I den nu föreslagna lagen regleras delvis sådant som i dag följer av trafikeringsavtalen. I den mån lagen är tvingande, som t.ex. regress-

Prop. 2017/18:62 bestämmelsen i 14 §, kommer med nuvarande förslag lagen att tillämpas
Bilaga 3 framför trafikeringsavtalen.

Förslag till järnvägstrafiklag

Härigenom föreskrivs följande.

Tillämpningsområde

1 § Denna lag tillämpas på

1. transport av resande och gods på järnväg,
2. nyttjande av vagnar i järnvägstrafik,
3. nyttjande av infrastruktur i järnvägstrafik, och
4. transport av resande på spårväg och tunnelbana.

Lagen tillämpas också i fråga om ansvar för person- eller sakskada som någon har tillfogats till följd av järnvägs-, spårvägs- och tunnelbanedrift i annat fall än vid transport.

Lagen tillämpas inte på brevbefordran med järnväg.

EU-rättsliga bestämmelser

2 § Särskilda bestämmelser om transport av resande på järnväg finns i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007 av den 23 oktober 2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer (tågpassagerarförordningen).

Järnvägstransporter som omfattas av COTIF 1999

Fördraget gäller som svensk lag

3 § Som svensk lag gäller följande bestämmelser i fördraget om internationell järnvägstrafik av den 9 maj 1980 i dess lydelse enligt ändringsprotokollet av den 3 juni 1999 (COTIF 1999)

1. artiklarna 9, 11, 12 och 32,
2. bihang A om internationell transport av resande på järnväg (CIV),
3. bihang B om internationell transport av gods på järnväg (CIM),
4. bihang D om nyttjande av vagnar i internationell järnvägstrafik (CUV), och
5. bihang E om nyttjande av infrastruktur i internationell järnvägstrafik (CUI).

Den franska texten har företräde framför de tyska och engelska texterna.

De franska och engelska texterna av fördraget i de delar som anges i första stycket samt en översättning av dessa till svenska finns intagna som en bilaga till denna lag.

Automatisk ändring i bihang A, B, D eller E

4 § Om revisionsutskottet inom Mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik (OTIF) har beslutat om en för Sverige bindande ändring av artikel 9 i grundfördraget eller av bihang A, B, D eller E till COTIF 1999, ska ändringen gälla i Sverige från och med den dag då ändringen träder i kraft enligt COTIF 1999.

Förfarande för verkställbarhet

5 § En ansökan om att en utländsk dom eller annan utländsk exekutionstitel ska förklaras verkställbar enligt artikel 12 eller 32 i COTIF 1999 görs till den tingsrätt som regeringen föreskriver.

Sökanden ska tillsammans med ansökan ge in

1. exekutionstiteln i original eller i kopia som har bestyrkts av en behörig myndighet, och

2. en förklaring av en behörig myndighet i den stat där exekutionstiteln har upprättats att den avser en tvist om transport som omfattas av COTIF 1999 samt att den får verkställas i den staten och, i fråga om en domstols dom, att den har fått laga kraft.

Vid handläggning i domstol av ett ärende enligt denna paragraf tillämpas i övrigt lagen (1996:242) om domstolsärenden om inte något annat följer av en unionsrättsakt eller ett internationellt instrument.

Verkställighet

6 § Om en dom eller annan exekutionstitel förklaras verkställbar, verkställs den på samma sätt som en svensk dom som har fått laga kraft.

Järnvägstransporter som inte omfattas av COTIF 1999

Transport av resande

7 § På avtal om transport av resande på järnväg som inte omfattas av tillämpningsområdet för bihang A till COTIF 1999 eller av tillämpningsområdet för tågpassagerarförordningen, tillämpas tågpassagerarförordningen som svensk lag. Förordningens artiklar 4 och 11 tillämpas som svensk lag även på avtal om transport av resande på spårväg och tunnelbana.

Tågpassagerarförordningen ska dock inte tillämpas i den mån undantag görs i [X § lagen om resenärers rättigheter vid kortare resor].

Transport av gods

8 § På avtal om transport av gods på järnväg som inte omfattas av tillämpningsområdet för bihang B till COTIF 1999, tillämpas bihanget som svensk lag.

Nyttjande av vagnar i järnvägstrafik

9 § På avtal om nyttjande av vagnar i järnvägstrafik som inte omfattas av tillämpningsområdet för bihang D till COTIF 1999, tillämpas bihanget som svensk lag.

Nyttjande av infrastruktur

10 § På avtal om nyttjande av infrastruktur i järnvägstrafik som inte omfattas av tillämpningsområdet för bihang E till COTIF 1999, tillämpas bihanget som svensk lag.

Begränsning av transportörens och infrastrukturförvaltarens ansvar

11 § Vid dödsfall och personskada har transportören eller infrastrukturförvaltaren rätt att begränsa sitt ansvar till 400 000 särskilda dragningsrätter per person vid en och samma olycka, när det är fråga om sådan ersättning som avses i artiklarna 27.2 och 28 b i bilag A till COTIF 1999, artiklarna 11.2 och 12 b i bilag E till COTIF 1999 och artiklarna 27.2 och 28 b i bilaga I till tågpassagerarförordningen.

Förordnande av sakkunnig

12 § Om parterna i ett fall som avses i artikel 54.3 i bilag A eller i artikel 42.3 i bilag B till COTIF 1999 inte kan enas om en viss sakkunnig, ska tingsrätten i den ort där godset, resgodset eller fordonet finns, efter ansökan utse en sakkunnig.

Retentionsrätt

13 § Om transportören har en förfallen fordran för sin befattning med egendom som den innehar med anledning av ett transportavtal som avses i denna lag, är transportören inte skyldig att lämna ut egendomen till den som är betalningsskyldig för fordringen förrän fordringen har blivit betald eller säkerhet har ställts för betalningen. När endast en del av en sändning begärs utlämnad, får transportören dock inte hålla kvar delen, om värdet av återstoden täcker fordringen.

Rätt att hålla kvar egendom till säkerhet för en sådan fordran som avses i första stycket föreligger också, när tredje man har hand om egendomen för förvaring på uppdrag av transportören eller när egendomen finns hos en annan transportör som har deltagit i utförandet av transportavtalet. Tredje man som har hand om egendom för förvaring på uppdrag av transportören har också rätt att hålla kvar egendomen till säkerhet för en egen fordran på betalning för förvaringen.

Regress

14 § Infrastrukturförvaltaren ska vara ansvarig enligt bilag E till COTIF 1999 också för ekonomisk skada som transportören har åsamkats som en följd av sina förpliktelser enligt bestämmelserna om ersättning och assistans i tågpassagerarförordningen, lag eller annan föreskrift.

Från den ersättning som ska utgå enligt första stycket avräknas de kvalitetsavgifter enligt 6 kap. 22 a § järnvägslagen (2004:519) som transportören erhållit från infrastrukturförvaltaren på grund av samma händelse.

Ansvar i annat fall än vid transport*Skada till följd av järnvägsdrift*

15 § Om någon har tillfogats personskada eller sakskada till följd av järnvägs-, spårvägs- eller tunnelbanedriften i annat fall än som förut nämnts i denna lag, ska infrastrukturförvaltaren ersätta skadan.

Infrastrukturförvaltaren är fri från ansvarighet enligt första stycket, om skadan har orsakats av omständigheter som inte kan hänföras till själva järnvägs-, spårvägs- eller tunnelbanedriften och som infrastruktur-

förvaltaren inte hade kunnat undgå eller förebygga följderna av även om infrastrukturförvaltaren hade vidtagit alla åtgärder som rimligen hade kunnat krävas av den.

Ett järnvägsföretag som har tillfogats en skada ska inte anses vara tredje man.

Skada i ett motordrivet fordon

16 § Skadas förare eller passagerare i ett motordrivet fordon som är i trafik eller skadas ett sådant fordon eller egendom som transporteras med ett sådant fordon, är infrastrukturförvaltaren ansvarig endast om skadan har orsakats genom fel eller försummelse på infrastrukturförvaltarens sida eller genom bristfällighet i någon anordning för driften.

Skadeståndets bestämmande m.m.

17 § I fråga om skadestånd enligt 15 och 16 §§ gäller 5 kap. och 6 kap. 1–4 §§ skadeståndslagen (1972:207).

Om vållande på den skadelidandes sida har medverkat till skador på nötkreatur eller hästar under betesgång eller på renar, får skadeståndet jämkas endast om medverkan har skett uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet.

Skadas ett motordrivet fordon som är i trafik eller egendom som transporteras med ett sådant fordon, ska medverkan till denna sakskada anses föreligga, om vållande i samband med förandet av det skadade fordonet eller det fordon som den skadade egendomen transporterades med eller bristfällighet på fordonet har medverkat till skadan.

Preskription

18 § Den som har en fordran på ersättning enligt bestämmelserna i 15–17 §§ förlorar rätten att kräva ut sin fordran om talan inte väcks

1. vid dödsfall: inom tre år från dödsfallet, dock inte längre än fem år från den händelse som ledde till dödsfallet,

2. vid personskada som inte har lett till döden: inom tre år från den händelse som orsakade skadan,

3. vid sakskada: inom tre år från den händelse som orsakade skadan.

Om tiden för talan har försuttits, får fordran inte heller göras gällande på annat sätt, såsom genom genkärsmål eller yrkande om kvittning.

De särskilda bestämmelserna om preskription i denna paragraf gäller inte om en fordran görs gällande mot någon på grund av dennes brottsliga förfarande.

1. Denna lag träder i kraft den 1 juli 2016.

2. Genom lagen upphävs

a. järnvägstrafiklagen (1985:192), och

b. lagen (1985:193) om internationell järnvägstrafik.

3. För avtal om transport av resande på järnväg, spårväg eller tunnelbana samt avtal om transport av gods på järnväg ska äldre bestämmelser gälla om transporten har påbörjats före ikraftträdandet.

4. För avtal om nyttjande av vagnar i järnvägstrafik och avtal om nyttjande av infrastruktur i järnvägstrafik ska äldre bestämmelser gälla om avtalet har ingåtts före ikraftträdandet. Prop. 2017/18:62 Bilaga 4

5. För skada enligt 5 kap. i den upphävda järnvägstrafiklagen ska äldre bestämmelser gälla om skadan har inträffat före ikraftträdandet.

2 Förslag till lag om ändring i järnvägslagen
(2004:519)

Härigenom föreskrivs i fråga om järnvägslagen (2004:519) dels att 1 kap. 2 § ska ha följande lydelse, dels att det i lagen ska införas en ny paragraf, 1 kap. 2 b §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

2 §¹

Särskilda bestämmelser om *befordran* av passagerare finns i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007 av den 23 oktober 2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer. Dessutom finns särskilda bestämmelser om *befordran* av passagerare och gods i *järnvägstrafiklagen (1985:192)* och i *lagen (1985:193) om internationell järnvägstrafik*.

Särskilda bestämmelser om *transport* av passagerare finns i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007 av den 23 oktober 2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer. Dessutom finns särskilda bestämmelser om *transport* av passagerare och gods i *järnvägstrafiklagen (0000:00)*.

2 b §

Bihang G om tekniskt godkännande av järnvägsmateriel som används i internationell trafik till fördraget om internationell järnvägstrafik av den 9 maj 1980 i dess lydelse av den 3 juni 1999 (COTIF 1999) gäller som svensk lag.

Den franska texten har företräde framför de tyska och engelska texterna.

De franska och engelska texterna samt en översättning av dessa till svenska finns intagna som en bilaga till järnvägstrafiklagen (0000:00).

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2016.

¹ Senaste lydelse 2014:1347.

Förslag till lag om ändring i lagen (1992:1672) om paketresor

Prop. 2017/18:62
Bilaga 4

Härigenom föreskrivs att 18 § lagen (1992:1672) om paketresor ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

18 §¹

Skador som omfattas av bestämmelserna i sjölagen (1994:1009), rådets förordning (EG) nr 2027/97 av den 9 oktober 1997 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar avseende lufttransport av passagerare och deras bagage, lagen (2010:510) om lufttransporter, *järnvägstrafiklagen (1985:192) eller lagen (1985:193) om internationell järnvägstrafik* ersätts enligt de bestämmelserna i stället för enligt denna lag. Arrangören är dock alltid skyldig att ersätta resenären för vad denne har rätt att fordra enligt de nämnda bestämmelserna.

Skador som omfattas av bestämmelserna i sjölagen (1994:1009), rådets förordning (EG) nr 2027/97 av den 9 oktober 1997 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar avseende lufttransport av passagerare och deras bagage, lagen (2010:510) om lufttransporter *eller järnvägstrafiklagen (0000:000)* ersätts enligt de bestämmelserna i stället för enligt denna lag. Arrangören är dock alltid skyldig att ersätta resenären för vad denne har rätt att fordra enligt de nämnda bestämmelserna.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2016.

¹ Senaste lydelse 2014:1346.

4 Förslag till lag om ändring i trafikskadelagen (1975:1410)

Härigenom föreskrivs att 11 och 20 §§ trafikskadelagen (1975:1410)² ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

11 §

Uppkommer annan person- eller sakskada i följd av trafik med motordrivet fordon än som anges i 10 §, utgår trafikskadeersättning från trafikförsäkringen för fordonet.

För sakskada som tillfogas försäkringstagaren genom det egna fordonet utgår trafikskadeersättning enligt första stycket endast om fordonet brukades olovligen av annan. Ersättning enligt första stycket utgår ej för sakskada som genom det egna fordonet tillfogas fordonets brukare eller förare eller, om fordonet brukades olovligen, den som med vetskap därom följde med fordonet eller lät egendom befordras med detta.

Skadas ett spårfordon som omfattas av *järnvägstrafiklagen (1985:192)* och som är i trafik eller skadas person eller egendom i ett *sådan* fordon, utgår trafikskadeersättning enligt första stycket endast om skadan har orsakats genom vållande i samband med förandet av det motordrivna fordonet eller genom bristfällighet på det fordonet. Uppkommer därvid också skada på egendom som ingår i spåranläggningen, gäller vad nu har sagts även i fråga om denna skada.

Skadas ett spårfordon som omfattas av *järnvägstrafiklagen (0000:000)* och som är i trafik eller skadas person eller egendom i ett *sådant* fordon, utgår trafikskadeersättning enligt första stycket endast om skadan har orsakats genom vållande i samband med förandet av det motordrivna fordonet eller genom bristfällighet på det fordonet. Uppkommer därvid också skada på egendom som ingår i spåranläggningen, gäller vad nu har sagts även i fråga om denna skada.

20 §

Har skada för vilken trafikskadeersättning utgått vållats uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet, inträder försäkringsanstalten intill det utgivna beloppet i den skadelidandes rätt till skadestånd av skadevållaren. Detsamma gäller, om skadan har vållats genom vårdslöshet av förare som har gjort sig skyldig till brott som avses i 4 § eller 4 a § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott.

Om trafikskadeersättning har betalats för en skada som omfattas av produktansvarslagen (1992:18), inträder försäkringsanstalten intill det utgivna beloppet i den skadelidandes rätt till skadestånd enligt den lagen.

Är *järnväg eller spårväg* enligt *järnvägstrafiklagen (1985:192)* eller annan författning ansvarig för skada till följd av spårdriften och har

Är *infrastrukturförvaltare* enligt *järnvägstrafiklagen (0000:000)* eller annan författning ansvarig för skada till följd av spårdriften och har

² Lagen omtryckt 1994:43.

trafikskadeersättning utgått för skadan, får försäkringsanstalten kräva ersättningen åter från den ansvarige i den omfattning som är skälig med hänsyn till den medverkan som har förekommit på ömse sidor och omständigheterna i övrigt.

trafikskadeersättning utgått för skadan, får försäkringsanstalten kräva ersättningen åter från den ansvarige i den omfattning som är skälig med hänsyn till den medverkan som har förekommit på ömse sidor och omständigheterna i övrigt.

Prop. 2017/18:62
Bilaga 4

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2016.

Förteckning över remissinstanserna

Efter remiss har yttranden över betänkandet lämnats av Hovrätten för Västra Sverige, Malmö tingsrätt, Justitiekanslern, Stockholms universitet, Trafikverket, Transportstyrelsen, Regelrådet, Statskontoret, Konkurrensverket, Konsumentverket, Trafikanalys, Statens väg- och transportforskningsinstitut, Allmänna reklamationsnämnden, Jönköpings Länstrafik, Näringslivets transportråd, Resenärsforum, SEKO Trafik, SJ AB, Skånetrafiken, Storstockholms lokaltrafik, Svensk försäkring, Svensk Kollektivtrafik, Sveriges Kommuner och Landsting, Swedac, Trafikförsäkringsföreningen och Värmlandstrafik AB.

A-Train AB, Branschföreningen Tågoperatörerna, Företagarna, Green Cargo, Hector Rail AB, Jernhusen, Samtrafiken i Sverige AB, Svensk Handel, Svenska Transportarbetarförbundet, Svenskt Näringsliv, Sveriges Konsumenter, Transportindustriförbundet, Tågkompaniet AB, Transdev Sverige AB och Västtrafik har avstått från att yttra sig.

1.1 Förslag till järnvägstrafiklag

Härigenom föreskrivs följande.

Lagens innehåll

1 § I denna lag finns bestämmelser om

1. avtal om transport av resenärer eller gods på järnväg,
2. avtal om nyttjande av vagnar i järnvägstrafik,
3. avtal om nyttjande av infrastruktur i järnvägstrafik, och
4. ansvar för skada som tillfogats en resenär vid transport på tunnelbana eller spårväg.

Lagen innehåller också bestämmelser om ansvar för skada som någon har tillfogats till följd av spårdrift i annat fall än inom ramen för ett avtal om transport.

Till lagen hör en bilaga med de franska och engelska originaltexterna av fördraget om internationell järnvägstrafik (COTIF) av den 9 maj 1980 i dess lydelse enligt ändringsprotokollet av den 3 juni 1999 (fördraget) i de delar som ska gälla som svensk lag enligt 3, 6–8, 11 och 14 §§ och en översättning av dessa delar till svenska. Om originaltexterna skiljer sig åt, gäller den franska texten.¹

EU:s tågpassagerarförordning

2 § Särskilda bestämmelser om transport av resenärer på järnväg finns i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007 av den 23 oktober 2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer (tågpassagerarförordningen).

Avtal om transport av resenärer

3 § Originaltexterna av bestämmelserna i fördragets bilang A för avtal om internationell transport av resenärer på järnväg ska gälla som svensk lag.

Första stycket gäller inte till den del bestämmelserna uteslutande reglerar de fördragsslutande staternas förpliktelser mot varandra eller mot Mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik (OTIF).

4 § Artikel 11 (om skadeståndsansvar för resenärer och resgods) i tågpassagerarförordningen, i den ursprungliga lydelsen, ska även tillämpas på sådana avtal om inrikes transport av resenärer på järnväg som inte omfattas av tillämpningsområdet i artikel 2.1 i förordningen, i den ursprungliga lydelsen, och på avtal om transport av resenärer på tunnelbana eller spårväg.

¹ Här återfinns bilagan, tillsammans med andra delar av fördraget, som bilaga 1 till lagrådsremissen.

5 § En fordran som grundar sig på en skyldighet enligt artikel 15, 16, 17 eller 18 (om försening, utebliven anslutning och inställelse) i tågpassagerarförordningen, i den ursprungliga lydelsen, upphör om resenären inte väcker talan inom tre år från det att fordran uppkom.

Avtal om transport av gods på järnväg

6 § Originaltexterna av bestämmelserna i fördragets bilang B för avtal om internationell transport av gods på järnväg ska gälla som svensk lag.

Bestämmelserna i bilang B ska, med undantag för artiklarna 46 och 51, även tillämpas på avtal om transport av gods på järnväg när den plats där godset tas emot och den plats där godset ska lämnas ut ligger i Sverige. Då ska också bestämmelserna i artikel 1.4 i bilang A tillämpas.

Första och andra styckena gäller inte till den del bestämmelserna uteslutande reglerar de fördragsslutande staternas förpliktelser mot varandra eller mot OTIF.

Avtal om nyttjande av vagnar i järnvägstrafik

7 § Originaltexterna av bestämmelserna i fördragets bilang D för avtal om nyttjande av vagnar i internationell järnvägstrafik ska gälla som svensk lag.

Bestämmelserna i bilang D ska, med undantag för artikel 11, även tillämpas på avtal om nyttjande av järnvägsvagnar för transport av gods på järnväg när den plats där godset tas emot och den plats där godset ska lämnas ut ligger i Sverige. Samma bestämmelser ska även tillämpas på avtal om nyttjande av järnvägsvagnar för transport av resenärer enligt tågpassagerarförordningen, i den ursprungliga lydelsen, när platsen för avresa och platsen för ankomst ligger i Sverige.

Avtal om nyttjande av infrastruktur i järnvägstrafik

8 § Originaltexterna av bestämmelserna i fördragets bilang E för avtal om nyttjande av infrastruktur i internationell järnvägstrafik ska gälla som svensk lag.

Bestämmelserna i bilang E ska, med undantag för artiklarna 22–24, även tillämpas på avtal om nyttjande av järnvägsinfrastruktur för transport av gods på järnväg när den plats där godset tas emot och den plats där godset ska lämnas ut ligger i Sverige. Samma bestämmelser ska även tillämpas på avtal om nyttjande av järnvägsinfrastruktur för transport av resenärer enligt tågpassagerarförordningen, i den ursprungliga lydelsen, när platsen för avresa och platsen för ankomst ligger i Sverige.

Första och andra styckena gäller inte till den del bestämmelserna uteslutande reglerar de fördragsslutande staternas förpliktelser mot varandra eller mot OTIF.

9 § Det ansvar för ekonomisk skada för infrastrukturförvaltaren som följer av 8 § ska också omfatta ekonomisk skada som uppkommer för transportören till följd av dennes skyldigheter enligt artiklarna 16–18 i

tågpassagerarförordningen, i den ursprungliga lydelsen, och 14 och 15 §§ lagen (2015:953) om kollektivtrafikresenärers rättigheter.

Prop. 2017/18:62
Bilaga 6

Avtalsvillkor som i jämförelse med denna paragraf inskränker infrastrukturförvaltarens ansvar är utan verkan mot transportören.

10 § Om en transportör har rätt till ersättning enligt 8 eller 9 § och har fått kvalitetsavgift enligt 6 kap. 22 a § järnvägslagen (2004:519) av infrastrukturförvaltaren på grund av samma händelse, ska kvalitetsavgiften räknas av från ersättningen.

Generella bestämmelser för avtal om transport eller nyttjande av infrastruktur i järnvägstrafik

Beräkningsenhet

11 § Originaltexterna av bestämmelserna i fördragets artikel 9.1, 9.2 och 9.5 om beräkningsenhet ska gälla som svensk lag.

Ansvarsbegränsning för personskada

12 § Vid personskada har transportören eller infrastrukturförvaltaren rätt att begränsa sitt ansvar till 400 000 särskilda dragningsrätter per person vid en och samma olycka, när det är fråga om sådan ersättning som avses i artikel 27.2 eller 28 b i bihang A, artikel 11.2 eller 12 b i bihang E eller artikel 27.2 eller 28 b i bilaga I till tågpassagerarförordningen, i den ursprungliga lydelsen.

Beslut om sakkunnig

13 § Om parterna i ett fall som avses i artikel 54 i bihang A, artikel 42 i bihang B eller artikel 54 i bilaga I till tågpassagerarförordningen, i den ursprungliga lydelsen, inte kan enas om en viss sakkunnig, ska tingsrätten på den ort där godset, resgodset eller fordonet finns efter ansökan utse en sakkunnig.

Särskilda bestämmelser för avtal i internationella förhållanden

Processrättsliga bestämmelser

14 § I fråga om järnvägstrafik som regleras i fördraget ska originaltexterna av bestämmelserna i fördragets artiklar 11 (om ställande av säkerhet), 12 (om verkställande av domar, kvarstad och utmätning) och 32 (om preskription och verkställighet) gälla som svensk lag.

Förfarande för verkställbarhet av en utländsk exekutionstitel

15 § En ansökan om att en utländsk dom eller annan utländsk exekutionstitel ska förklaras verkställbar enligt artikel 12 eller 32 i fördraget görs hos tingsrätten. Regeringen kan med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen meddela föreskrifter om vilka tingsrätter som får pröva en ansökan.

Sökanden ska tillsammans med ansökan ge in

1. exekutionstiteln i original eller i kopia som har bestyrkts av en behörig myndighet, och

2. en förklaring av en behörig myndighet i den stat där exekutionstiteln har upprättats att den avser en tvist om transport som omfattas av fördraget samt att den får verkställas i den staten och, i fråga om en domstols dom, att den har fått laga kraft.

Vid handläggning i domstol av ett ärende enligt denna paragraf tillämpas i övrigt lagen (1996:242) om domstolsärenden.

Verkställighet av en utländsk exekutionstitel

16 § Om en dom eller annan exekutionstitel förklaras verkställbar, verkställs den på samma sätt som en svensk dom som har fått laga kraft.

Ansvar för skada som har tillfogats tredje man

Infrastrukturförvaltarens ansvar

17 § För en annan person- eller sakskada till följd av järnvägs-, tunnelbane- eller spårvägsdrift inom Sverige än sådan som har tillfogats en resenär under resa eller som har uppkommit på egendom under transport ansvarar infrastrukturförvaltaren.

Ansvaret gäller inte för skada som har tillfogats ett järnvägs-, tunnelbane- eller spårvägsföretag vid nyttjandet av infrastrukturen eller för skada som har tillfogats någon som tillhandahåller järnvägsvagnar som är avsedda att nyttjas för transport. Ansvaret gäller inte heller om skadan omfattas av någon annan bestämmelse i denna lag eller i tågpassagerarförordningen eller om annat följer av 18 eller 19 §.

18 § Infrastrukturförvaltaren är fri från ansvar enligt 17 §, om skadan har orsakats av omständigheter som inte kan hänföras till själva järnvägs-, tunnelbane- eller spårvägsdriften och som infrastrukturförvaltaren inte hade kunnat undgå eller förebygga följderna av även om infrastrukturförvaltaren hade iakttagit den omsorg som omständigheterna krävde.

19 § Om en förare eller passagerare i ett motordrivet fordon som är i trafik skadas eller om ett sådant fordon eller egendom som transporteras med fordonet skadas, är infrastrukturförvaltaren ansvarig enligt 17 § endast om skadan har orsakats genom fel eller försummelse på infrastrukturförvaltarens eller transportörens sida eller genom bristfällighet i någon anordning för spårdriften.

Skadeståndets bestämmande m.m.

20 § I fråga om skadestånd enligt 17 § ska 5 kap. och 6 kap. 1–4 §§ skadeståndslagen (1972:207) tillämpas.

Om vållande på den skadelidandes sida har medverkat till skador på nötkreatur eller hästar under betesgång eller på renar, får skadeståndet jämkas endast om medverkan har skett uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet.

Om ett motordrivet fordon som är i trafik eller egendom som transporteras med ett sådant fordon skadas, ska medverkan till denna sakskada anses föreligga, om vållande i samband med förandet av det skadade

fordonet eller det fordon som den skadade egendomen transporterades med eller bristfällighet på fordonet har medverkat till skadan.

Prop. 2017/18:62
Bilaga 6

Preskription

21 § En fordran enligt 17 § upphör, om talan inte väcks

1. vid dödsfall: inom tre år från dödsfallet men inte senare än fem år från den händelse som ledde till dödsfallet,

2. vid personskada som inte har lett till döden: inom tre år från den händelse som orsakade skadan, eller

3. vid sakskada: inom tre år från den händelse som orsakade skadan.

Vid återkrav mot en infrastrukturförvaltare enligt 20 § tredje stycket trafikskadelagen (1975:1410) ska fristen att väcka talan alltid vara minst ett år från den betalning som grundar återkravet.

Anspråk på annan grund

22 § Infrastrukturförvaltaren får åberopa bestämmelserna i 17–21 §§ om förutsättningar för eller begränsningar av ansvaret för skada, även om anspråk på ersättning som hade kunnat grundas på 17 § görs gällande på någon annan grund.

-
1. Denna lag träder i kraft den 1 juli 2018.
 2. Genom lagen upphävs
 - a) järnvägstrafiklagen (1985:192),
 - b) lagen (2015:338) om internationell järnvägstrafik.
 3. I fråga om avtal om nyttjande av infrastruktur i järnvägstrafik som har ingåtts före ikraftträdandet ska den nya lagen gälla för en skadehändelse som har inträffat efter ikraftträdandet.

1.2 Förslag till lag om ändring i järnvägstrafiklagen (2018:000)

Härigenom föreskrivs att bilagan till järnvägstrafiklagen (2018:000) ska ha följande lydelse.

Lydelse enligt förslag 2.1

Bilaga

Convention relative aux transports internationaux ferroviaires du 9 mai 1980 dans la teneur du Protocole de modification du 3 juin 1999

Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF) of 9 May 1980 in the version of the Protocol of Modification of 3 June 1999

Fördrag om internationell järnvägstrafik (COTIF) av den 9 maj 1980 i dess lydelse enligt ändringsprotokollet av den 3 juni 1999

Article 12
Exécution de
jugements.
Saisies

Article 12
Execution of
judgments.
Attachment

Artikel 12
Verkställande av
domar.
Kvarstad och
utmätning

§ 1 Lorsque les jugements prononcés en vertu des dispositions de la Convention, contradictoirement ou par défaut, par le juge compétent, sont devenus exécutoires d'après les lois appliquées par ce juge, ils acquièrent force exécutoire dans chacun des autres Etats membres après l'accomplissement des formalités prescrites dans l'Etat où l'exécution doit avoir lieu. La révision du fond de

§ 1 Judgments pronounced by the competent court or tribunal pursuant to the provisions of the Convention after trial or by default shall, when they have become enforceable under the law applied by that court or tribunal, become enforceable in each of the other Member States on completion of the formalities required in the State where enforcement is to take place. The merits of

§ 1 När domar, som har meddelats till följd av bestämmelserna i detta fördrag av en behörig domstol efter parternas hörande eller genom tredskodom, får verkställas enligt den lagstiftning som tillämpas av domstolen ska de vara verkställbara i alla andra medlemsstater så snart de formföreskrifter har uppfyllts som gäller i den stat där domen ska verkställas. Ingen ny prövning av själva

l'affaire n'est pas admise. Ces dispositions s'appliquent également aux transactions judiciaires.

§ 2 Le § 1 ne s'applique ni aux jugements qui ne sont exécutoires que provisoirement, ni aux condamnations à des dommages-intérêts qui seraient prononcées, en sus des dépens, contre un demandeur en raison du rejet de sa demande.

§ 3 Les créances nées d'un transport soumis aux Règles uniformes CIV ou aux Règles uniformes CIM, au profit d'une entreprise de transport sur une autre entreprise de transport qui ne relève pas du même Etat membre, ne peuvent être saisies qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de l'Etat membre dont relève l'entreprise titulaire des créances à saisir.

§ 4 Les créances nées d'un contrat soumis aux Règles uniformes CUV ou aux Règles uniformes CUI ne peuvent être saisies qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de l'Etat membre dont

the case shall not be subject to review. These provisions shall apply also to judicial settlements.

§ 2 § 1 shall apply neither to judgments which are provisionally enforceable, nor to awards of damages in addition to costs against a plaintiff who fails in his action.

§ 3 Debts arising from a transport operation subject to the CIV Uniform Rules or the CIM Uniform Rules, owed to one transport undertaking by another transport undertaking not under the jurisdiction of the same Member State, may only be attached under a judgment given by the judicial authority of the Member State which has jurisdiction over the undertaking entitled to payment of the debt sought to be attached.

§ 4 Debts arising from a contract subject to the CUV Uniform Rules or the CUI Uniform Rules may only be attached under a judgment given by the judicial authority of the Member State which has

saken får göras. Dessa bestämmelser ska även vara tillämpliga på förlikning som har träffats inför domstol.

§ 2 Vad som sägs i § 1 ska varken vara tillämpligt på domar som endast får verkställas interimistiskt, eller på skadestånd utöver rättegångskostnaderna som en kärke förpliktas att betala med anledning av att hans talan har ogillats.

§ 3 En fordran från ett transportföretag mot ett annat i samband med en transport som omfattas av de enhetliga rättsreglerna CIV eller de enhetliga rättsreglerna CIM får, om företagen inte hör hemma i samma medlemsstat, beläggas med kvarstad eller utmätas endast på grund av ett avgörande av en judiciell myndighet i den medlemsstat där det fordringsägande företaget hör hemma.

§ 4 Fordringar som uppkommer enligt ett avtal som omfattas av de enhetliga rättsreglerna CUV eller de enhetliga rättsreglerna CUI får beläggas med kvarstad eller utmätas endast på grund av ett avgörande av en judi-

relève l'entreprise titulaire des créances à saisir.

jurisdiction over the undertaking entitled to payment of the debts sought to be attached.

ciell myndighet i den medlemsstat där det fordringsägande företaget hör hemma.

§ 5 Les véhicules ferroviaires ne peuvent être saisis, sur un territoire autre que celui de l'Etat membre dans lequel le détenteur a son siège social, qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de cet Etat. Le terme "détenteur" désigne *celui qui exploite économiquement, de manière durable, un véhicule ferroviaire en tant que moyen de transport, qu'il en soit propriétaire ou qu'il en ait le droit de disposition.*

§ 5 Railway vehicles may only be seized on a territory other than that of the Member State in which the keeper has its registered office, under a judgment given by the judicial authority of that State. The term "keeper" means the person *who, being the owner or having the right to dispose of it, exploits the railway vehicle economically in a permanent manner as a means of transport.*

§ 5 Järnvägsfordon får beläggas med kvarstad eller utmätas inom en annan medlemsstat än den där innehavaren har sitt säte endast på grund av ett avgörande av en judiciell myndighet i den sistnämnda staten. Med ordet innehavare avses den som *varaktigt nyttjar ett järnvägsfordon som transportmedel, vare sig han är ägare eller har nyttjanderätt till detta fordon.*

Règles uniformes concernant les contrats d'utilisation de véhicules en trafic international ferroviaire (CUV, appendice D à la Convention)

Prop. 2017/18:62
Bilaga 6

Uniform Rules concerning Contracts of Use of Vehicles in International Rail Traffic (CUV, appendix D to the Convention)

Enhetliga rättsregler för avtal om nyttjande av vagnar i internationell järnvägstrafik (CUV, bihang D till fördraget)

Article 9

Responsabilité pour les agents et autres personnes

§ 1 Les parties au contrat sont responsables de leurs agents et des autres personnes au service desquelles elles recourent pour l'exécution du contrat, lorsque ces agents ou ces autres personnes agissent dans l'exercice de leurs fonctions.

§ 2 Sauf convention contraire entre les parties au contrat, les gestionnaires de l'infrastructure, sur laquelle l'entreprise de transport ferroviaire utilise le véhicule en tant que moyen de transport, sont considérés comme des personnes au service desquelles l'entreprise de transport ferroviaire recourt.

§ 3 Les §§ 1 et 2 s'appliquent également en cas de subrogation conformément à l'article 8.

Article 9

Liability for servants and other persons

§ 1 The contracting parties shall be liable for their servants and other persons whose services they make use of for the performance of the contract, when these servants and other persons are acting within the scope of their functions.

§ 2 Unless the contracting parties otherwise agree, the managers of the infrastructure on which the rail transport undertaking uses the vehicle as a means of transport, shall be regarded as persons whose services the rail transport undertaking makes use of.

§ 3 §§ 1 and 2 shall also apply in the case of subrogation in accordance with Article 8.

Artikel 9

Ansvar för anställda och andra personer

§ 1 Avtalsparterna ska vara ansvariga för sina anställda och andra personer vilkas tjänster de anlitar för att fullgöra sina avtalsförpliktelser, när dessa anställda och andra personer handlar under fullgörande av sina uppgifter.

§ 2 Om inte avtalsparterna kommer överens om något annat, ska förvaltarna av den infrastruktur på vilken järnvägsföretaget nyttjar vagnen som transportmedel anses som personer vilkas tjänster järnvägsföretaget anlitar.

§ 3 §§ 1 och 2 ska även tillämpas vid fall av övertagande av ansvar enligt artikel 8.

Convention relative aux transports internationaux ferroviaires du 9 mai 1980 dans la teneur du Protocole de modification du 3 juin 1999

Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF) of 9 May 1980 in the version of the Protocol of Modification of 3 June 1999

Fördrag om internationell järnvägstrafik (COTIF) av den 9 maj 1980 i dess lydelse enligt ändringsprotokollet av den 3 juni 1999

Article 12
Exécution de
jugements.
Saisies

Article 12
Execution of
judgments.
Attachment

Artikel 12
Verkställande av
domar.
Kvarstad och
utmätning

§ 1 Lorsque les jugements prononcés en vertu des dispositions de la Convention, contradictoirement ou par défaut, par le juge compétent, sont devenus exécutoires d'après les lois appliquées par ce juge, ils acquièrent force exécutoire dans chacun des autres Etats membres après l'accomplissement des formalités prescrites dans l'Etat où l'exécution doit avoir lieu. La révision du fond de l'affaire n'est pas admise. Ces dispositions s'appliquent également aux transactions judiciaires.

§ 1 Judgments pronounced by the competent court or tribunal pursuant to the provisions of the Convention after trial or by default shall, when they have become enforceable under the law applied by that court or tribunal, become enforceable in each of the other Member States on completion of the formalities required in the State where enforcement is to take place. The merits of the case shall not be subject to review. These provisions shall apply also to judicial settlements.

§ 1 När domar, som har meddelats till följd av bestämmelserna i detta fördrag av en behörig domstol efter parternas hörande eller genom tredskodom, får verkställas enligt den lagstiftning som tillämpas av domstolen ska de vara verkställbara i alla andra medlemsstater så snart de formföreskrifter har uppfyllts som gäller i den stat där domen ska verkställas. Ingen ny prövning av själva saken får göras. Dessa bestämmelser ska även vara tillämpliga på förlikning som har träffats inför domstol.

§ 2 Le § 1 ne s'applique ni aux jugements

§ 2 § 1 shall apply neither to judgments

§ 2 Vad som sägs i § 1 ska varken vara

qui ne sont exécutoires que provisoirement, ni aux condamnations à des dommages-intérêts qui seraient prononcées, en sus des dépens, contre un demandeur en raison du rejet de sa demande.

which are provisionally enforceable, nor to awards of damages in addition to costs against a plaintiff who fails in his action.

tillämpligt på domar som endast får verkställas interimistiskt, eller på skadestånd utöver rättegångskostnaderna som en kående förpliktas att betala med anledning av att hans talan har ogillats.

§ 3 Les créances nées d'un transport soumis aux Règles uniformes CIV ou aux Règles uniformes CIM, au profit d'une entreprise de transport sur une autre entreprise de transport qui ne relève pas du même Etat membre, ne peuvent être saisies qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de l'Etat membre dont relève l'entreprise titulaire des créances à saisir.

§ 3 Debts arising from a transport operation subject to the CIV Uniform Rules or the CIM Uniform Rules, owed to one transport undertaking by another transport undertaking not under the jurisdiction of the same Member State, may only be attached under a judgment given by the judicial authority of the Member State which has jurisdiction over the undertaking entitled to payment of the debt sought to be attached.

§ 3 En fordran från ett transportföretag mot ett annat i samband med en transport som omfattas av de enhetliga rättsreglerna CIV eller de enhetliga rättsreglerna CIM får, om företagen inte hör hemma i samma medlemsstat, beläggas med kvarstad eller utmätas endast på grund av ett avgörande av en judiciell myndighet i den medlemsstat där det fordringsägande företaget hör hemma.

§ 4 Les créances nées d'un contrat soumis aux Règles uniformes CUV ou aux Règles uniformes CUI ne peuvent être saisies qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de l'Etat membre dont relève l'entreprise titulaire des créances à saisir.

§ 4 Debts arising from a contract subject to the CUV Uniform Rules or the CUI Uniform Rules may only be attached under a judgment given by the judicial authority of the Member State which has jurisdiction over the undertaking entitled to payment of the debts sought to be attached.

§ 4 Fordringar som uppkommer enligt ett avtal som omfattas av de enhetliga rättsreglerna CUV eller de enhetliga rättsreglerna CUI får beläggas med kvarstad eller utmätas endast på grund av ett avgörande av en judiciell myndighet i den medlemsstat där det fordringsägande företaget hör hemma.

§ 5 Les véhicules ferroviaires ne peu-

§ 5 Railway vehicles may only be seized on

§ 5 Järnvägsfordon får beläggas med

vent être saisis, sur un territoire autre que celui de l'Etat membre dans lequel le détenteur a son siège social, qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de cet Etat. Le terme "détenteur" désigne la personne ou l'entité propriétaire du véhicule ou disposant d'un droit de disposition sur celui-ci, qui exploite ledit véhicule à titre de moyen de transport.

a territory other than that of the Member State in which the keeper has its registered office, under a judgement given by the judicial authority of that State. The term "keeper" means the person or entity that, being the owner of a vehicle or having the right to use it, exploits the vehicle as a means of transport.

kvarstad eller utmätas inom en annan medlemsstat än den där innehavaren har sitt säte endast på grund av ett avgörande av en judiciell myndighet i den sistnämnda staten. Med ordet innehavare avses den som i egenskap av ägare eller nyttjanderättshavare använder fordonet som transportmedel.

Règles uniformes concernant les contrats d'utilisation de véhicules en trafic international ferroviaire (CUV, appendice D à la Convention)

Uniform Rules concerning Contracts of Use of Vehicles in International Rail Traffic (CUV, appendix D to the Convention)

Enhetliga rättsregler för avtal om nyttjande av vagnar i internationell järnvägstrafik (CUV, bihang D till fördraget)

Article 1^{er} bis
Champ de
réglementation

Les présentes Règles uniformes régissent exclusivement les droits et obligations des parties résultant du contrat concernant l'utilisation de véhicules ferroviaires en tant que moyen de transport pour effecteur des transports selon les Règles uniformes CIV et selon

Article 1a
Areas governed

These Uniform Rules govern only the rights and obligations of the parties which arise from a contract concerning the use of railway vehicles as means of transport for carriage in accordance with the CIV Uniform Rules and in accordance with the CIM Uniform Rules.

Artikel 1a
Bestämmelsernas
omfattning

Dessa enhetliga rättsregler ska endast tillämpas i fråga om de rättigheter och förpliktelser för parterna som härrör ur ett avtal rörande nyttjande av järnvägsvagnar för att utföra transport i enlighet med de enhetliga rättsreglerna CIV och de enhetliga rättsreglerna CIM.

les Règles uniformes CIM. Il n'est pas porté atteinte aux prescriptions de droit public, notamment aux prescriptions relatives à l'admission technique des véhicules, à la maintenance et à la sécurité d'exploitation.

Public law prescriptions applicable to the use of railway vehicles, in particular those prescriptions relating to the technical admission of vehicles, to maintenance and to operational safety, shall remain unaffected.

Tillämpliga offentliga rättsliga föreskrifter avseende användningen av järnvägsvagnar, särskilt sådana föreskrifter som avser tekniskt godkännande, underhåll samt driftsäkerhet, berörs inte.

Article 9
Responsabilité pour les agents et autres personnes

§ 1 Les parties au contrat sont responsables de leurs agents et des autres personnes au service desquelles elles recourent pour l'exécution du contrat, lorsque ces agents ou ces autres personnes agissent dans l'exercice de leurs fonctions.

§ 2 Sauf convention contraire entre les parties au contrat, les gestionnaires de l'infrastructure, sur laquelle l'entreprise de transport ferroviaire utilise le véhicule en tant que moyen de transport, sont considérés comme des personnes au service desquelles l'entreprise de transport ferroviaire recourt.

§ 3 *L'entité chargée de l'entretien (ECE)*

Article 9
Liability for servants and other persons

§ 1 The contracting parties shall be liable for their servants and other persons whose services they make use of for the performance of the contract, when these servants and other persons are acting within the scope of their functions.

§ 2 Unless the contracting parties otherwise agree, the managers of the infrastructure on which the rail transport undertakings use the vehicle as a means of transport, shall be regarded as persons whose services the rail transport undertaking makes use of.

§ 3 *The entity in charge of maintain-*

Artikel 9
Ansvar för anställda och andra personer

§ 1 Avtalsparterna ska vara ansvariga för sina anställda och andra personer vilkas tjänster de anlitar för att fullgöra sina avtalsförpliktelser, när dessa anställda och andra personer handlar under fullgörande av sina uppgifter.

§ 2 Om inte avtalsparterna kommer överens om något annat, ska förvaltarna av den infrastruktur på vilken järnvägsföretaget nyttjar vagnen som transportmedel anses som personer vilkas tjänster järnvägsföretaget anlitar.

§ 3 *Den underhållsansvariga enheten*

définie à l'article 15, § 2, des Règles uniformes ATMF est considérée comme une personne au service de laquelle le détenteur recourt.

Le contrat visé à l'article premier doit indiquer les dispositions nécessaires pour garantir l'échange d'informations au sens de l'article 15, § 3, des Règles uniformes ATMF entre l'ECE et l'entreprise ferroviaire.

§ 4 Les §§ 1, 2 et 3 s'appliquent également en cas de subrogation conformément à l'article 8.

ce (ECM) as defined in Article 15 § 2 of the ATMF Uniform Rules shall be considered as a person whose services the keeper makes use of.

The contract defined in Article 1 shall contain the relevant provisions to ensure the exchange of information as defined in Article 15 § 3 of the ATMF Uniform Rules between the ECM and the railway undertaking.

§ 4 §§ 1, 2 and 3 shall also apply in the case of subrogation in accordance with Article 8.

(ECM) som anges i artikel 15 § 2 i de enhetliga rättsreglerna ATMF ska anses som en person vars tjänster innehavaren anlitar.

Avtalet som avses i artikel 1 ska innehålla nödvändiga bestämmelser för att tillförsäkra utväxling av sådan information som anges i artikel 15 § 3 i de enhetliga rättsreglerna ATMF mellan ECM och järnvägsföretaget.

§ 4 Vad som sägs i §§ 1, 2 och 3 ska även tillämpas vid fall av övertagande av ansvar enligt artikel 8.

-
1. Denna lag träder i kraft den dag som regeringen bestämmer.
 2. Ändringarna i bilagan får sättas i kraft vid olika tidpunkter.

1.3 Förslag till lag om ändring i lagen (2016:1375)
om ändring i lagen (2015:338) om
internationell järnvägstrafik

Prop. 2017/18:62
Bilaga 6

Härigenom föreskrivs att lagen (2016:1375) om ändring i lagen (2015:338) om internationell järnvägstrafik ska utgå vid utgången av juni 2018.

1.4 Förslag till lag om ändring i lagen (2010:974)
om ändring i järnvägstrafiklagen (1985:192)

Härigenom föreskrivs att lagen (2010:974) om ändring i järnvägs-
trafiklagen (1985:192) ska utgå vid utgången av juni 2018.

1.5 Förslag till lag om ändring i lagen (1974:610) om inrikes vägtransport

Prop. 2017/18:62
Bilaga 6

Härigenom föreskrivs att 2 § lagen (1974:610) om inrikes vägtransport ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 §¹

Lagen ska inte tillämpas på brevbefordran, begravningstransporter eller befordran av flyttsaker.

Lagen ska inte heller tillämpas på sådan befordran på väg som omfattas av *lagen (2015:338) om internationell järnvägstrafik eller som en järnväg i annat fall utför inom Sverige till fullgörande av avtal om befordran av gods på järnväg.*

Lagen ska inte heller tillämpas på sådan befordran på väg som omfattas av *järnvägstrafiklagen (2018:000).*

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2018.

¹ Senaste lydelse 2015:341.

1.6 Förslag till lag om ändring i trafikskadelagen (1975:1410)

Härigenom föreskrivs att 11 och 20 §§ trafikskadelagen (1975:1410)¹ ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

11 §

Uppkommer annan person- eller sakskada i följd av trafik med motordrivet fordon än som anges i 10 §, *utgår* trafikskadeersättning från trafikförsäkringen för fordonet.

För sakskada som tillfogas försäkringstagaren genom det egna fordonet *utgår* trafikskadeersättning enligt första stycket endast om fordonet brukades olovligen av annan. Ersättning enligt första stycket *utgår ej* för sakskada som genom det egna fordonet tillfogas fordonets brukare eller förare eller, om fordonet brukades olovligen, den som med vetskap *därom* följde med fordonet eller lät egendom befordras med *detta*.

Skadas ett spårfordon som omfattas av *järnvägstrafiklagen* (1985:192) och som är i trafik eller skadas person eller egendom i ett *sådan* fordon, *utgår* trafikskadeersättning enligt första stycket endast om skadan har orsakats genom vållande i samband med förandet av det motordrivna fordonet eller genom bristfällighet på det fordonet. *Uppkommer därvid* också *skada på* egendom som ingår i spåranläggningen, gäller *vad* nu har sagts även i fråga om denna skada.

Om det uppkommer någon annan person- eller sakskada *till* följd av trafik med motordrivet fordon än som anges i 10 §, *betalas* trafikskadeersättning från trafikförsäkringen för fordonet.

För sakskada som tillfogas försäkringstagaren genom det egna fordonet *betalas* trafikskadeersättning enligt första stycket endast om fordonet brukades olovligen av *någon* annan. Ersättning enligt första stycket *betalas inte* för sakskada som genom det egna fordonet tillfogas fordonets brukare eller förare eller, om fordonet brukades olovligen, den som med vetskap *om detta* följde med fordonet eller lät egendom befordras med *det*.

Skadas ett spårfordon som omfattas av *järnvägstrafiklagen* (2018:000) och som är i trafik eller skadas person eller egendom i ett *sådant* fordon, *betalas* trafikskadeersättning enligt första stycket endast om skadan har orsakats genom vållande i samband med förandet av det motordrivna fordonet eller genom bristfällighet på det fordonet. *Skadas då* också egendom som ingår i spåranläggningen, gäller *det som* nu har sagts även i fråga om denna skada.

20 §

Har skada för vilken trafikskadeersättning *utgått* vållats upp-

Om en skada för vilken trafikskadeersättning *betalats har*

¹ Lagen omtryckt 1994:43.

såtligen eller genom grov vårdslöshet, inträder försäkringsanstalten intill det utgivna beloppet i den skadelidandes rätt till skadestånd av skadevållaren. Detsamma gäller, om skadan har vållats genom vårdslöshet av förare som har gjort sig skyldig till brott som avses i 4 § eller 4 a § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott.

Om trafikskadeersättning har betalats för en skada som omfattas av produktansvarslagen (1992:18), inträder försäkringsanstalten intill det utgivna beloppet i den skadelidandes rätt till skadestånd enligt den lagen.

Är järnväg eller spårväg enligt järnvägstrafiklagen (1985:192) eller annan författning ansvarig för skada till följd av spårdriften och har trafikskadeersättning utgått för skadan, får försäkringsanstalten kräva ersättningen åter från den ansvarige i den omfattning som är skälig med hänsyn till den medverkan som har förekommit på ömse sidor och omständigheterna i övrigt.

vållats uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet, inträder försäkringsanstalten intill det utgivna beloppet i den skadelidandes rätt till skadestånd av skadevållaren. Detsamma gäller om skadan har vållats genom vårdslöshet av en förare som har gjort sig skyldig till brott som avses i 4 eller 4 a § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott.

Om infrastrukturförvaltaren är ansvarig enligt järnvägstrafiklagen (2018:000) eller annan författning för skada till följd av spårdriften och trafikskadeersättning har betalats för skadan, får försäkringsanstalten kräva ersättningen åter från infrastrukturförvaltaren i den omfattning som är skälig med hänsyn till den medverkan som har förekommit på ömse sidor och omständigheterna i övrigt.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2018.

1.7 Förslag till lag om ändring i lagen (1992:1672) om paketresor

Härigenom föreskrivs att 18 § lagen (1992:1672) om paketresor ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

18 §¹

Vissa skador, som omfattas av andra bestämmelser, ersätts enligt de bestämmelserna i stället för enligt denna lag. Detta gäller skador som omfattas av bestämmelserna i

1. Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 392/2009 av den 23 april 2009 om transportörens skadeståndsansvar i samband med olyckor vid passagerarbefordran till sjöss,

1. Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 392/2009 av den 23 april 2009 om transportörens skadeståndsansvar i samband med olyckor vid passagerarbefordran till sjöss, *i den ursprungliga lydelsen,*

2. 2002 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods,

3. sjölagen (1994:1009),

4. rådets förordning (EG) nr 2027/97 av den 9 oktober 1997 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar avseende lufttransport av passagerare och deras bagage,

4. rådets förordning (EG) nr 2027/97 av den 9 oktober 1997 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar avseende lufttransport av passagerare och deras bagage, *i lydelsen enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 889/2002,*

5. lagen (2010:510) om lufttransporter,

6. Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007 av den 23 oktober 2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer,

6. Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007 av den 23 oktober 2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer, *i den ursprungliga lydelsen, eller*

7. järnvägstrafiklagen (1985:192), *eller*

7. järnvägstrafiklagen (2018:000).

8. lagen (2015:338) om internationell järnvägstrafik.

Arrangören är dock alltid skyldig att ersätta resenären för vad denne har rätt att fordra enligt de nämnda bestämmelserna.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2018.

¹ Senaste lydelse 2015:345.

1.8 Förslag till lag om ändring i järnvägslagen (2004:519)

Prop. 2017/18:62
Bilaga 6

Härigenom föreskrivs att 1 kap. 2 § järnvägslagen (2004:519) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap. 2 §¹

Särskilda bestämmelser om *befordran* av passagerare finns i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007 av den 23 oktober 2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer. Dessutom finns särskilda bestämmelser om *befordran* av passagerare och gods i *järnvägstrafiklagen (1985:192)* och i *lagen (2015:338) om internationell järnvägstrafik*.

Särskilda bestämmelser om *transport* av passagerare finns i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007 av den 23 oktober 2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer. Dessutom finns särskilda bestämmelser om *transport* av passagerare och gods i *järnvägstrafiklagen (2018:000)*.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2018.

¹ Senaste lydelse 2015:339.

1.9 Förslag till lag om ändring i lagen (2015:953) om kollektivtrafikresenärers rättigheter

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (2015:953) om kollektivtrafikresenärers rättigheter

dels att nuvarande 18 och 19 §§ ska betecknas 19 och 20 §§,

dels att rubrikerna närmast före 18 och 19 §§ ska sättas närmast före 19 och 20 §§,

dels att det ska införas en ny paragraf, 18 §, och närmast före 18 § en ny rubrik av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

Ersättning till transportören

18 §

I 9 § järnvägstrafiklagen (2018:000) finns bestämmelser om transportörens rätt till ersättning i vissa fall av en infrastrukturförvaltare för skada som uppkommer för transportören till följd av dennes skyldigheter enligt 14 och 15 §§.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2018.

Utdrag ur protokoll vid sammanträde 2017-11-02

Närvarande: Justitieråden Johnny Herre, Erik Nymansson och Dag Mattsson.

Ny järnvägstrafiklag

Enligt en lagrådsremiss den 19 oktober 2017 har regeringen (Justitiedepartementet) beslutat inhämta Lagrådets yttrande över förslag till

1. järnvägstrafiklag,
2. lag om ändring i järnvägstrafiklagen (2018:000),
3. lag om ändring i lagen (2016:1375) om ändring i lagen (2015:338)
4. om internationell järnvägstrafik,
5. lag om ändring i lagen (2010:974) om ändring i järnvägstrafiklagen (1985:192),
6. lag om ändring i lagen (1974:610) om inrikes vägtransport,
7. lag om ändring i trafikskadelagen (1975:1410),
8. lag om ändring i lagen (1992:1672) om paketresor,
9. lag om ändring i järnvägslagen (2004:519),
10. lag om ändring i lagen (2015:953) om kollektivtrafikresenärers rättigheter.

Förslagen har inför Lagrådet föredragits av kanslirådet Rickard Sobocki.

Förslagen föranleder följande yttrande av Lagrådet:

Förslaget till järnvägstrafiklag

21 §

Enligt förslaget i lagrådsremissen ansvarar en infrastrukturförvaltare – med vissa föreskrivna undantag – för personskador och saksador till följd av järnvägs-, tunnelbane- eller spårvägsdrift inom Sverige, även om förvaltaren inte har vållat skadorna. Det handlar här om skador som orsakas någon som inte har en avtalsrelation med förvaltaren, t.ex. den som skadas på en järnvägsövergång eller vid en tågurspårning.

Enligt 21 § ska fordringar som grundas på det strikta ansvaret upphöra om talan inte väcks inom tre år från den händelse som orsakade skadan, med en särskild regel för dödsfall.

Preskriptionstiden är väsentligt kortare än vad som gäller enligt preskriptionslagen, och till skillnad från preskriptionslagen måste talan väckas för att tiden ska avbrytas. Verkan av fordringens upphörande är också mera långtgående än vad som gäller enligt preskriptionslagen. Fordringen kan bl.a. inte användas för kvittning.

Motsvarande preskriptionsregler finns i 1 kap. 5 § i 1985 års järnvägs- trafiklag. I den paragrafen finns ett undantag för det fallet att en fordran görs gällande mot någon på grund av dennes brottsliga förfarande. I remissen föreslås att detta undantag inte förs över till den nya lagen. Det hänvisas till att den särskilda regeln i 1985 års lag om anställda och medhjälpare inte heller förs över och att undantaget har begränsad betydelse i förhållande till en infra-strukturförvaltare.

Lagrådet är inte övertygat om att ett sådant undantag för brottsligt förfarande kan undvaras.

Undantaget i 1985 års lag får förstås så att det gäller inte bara i förhållande till den person som har begått brottet utan också i förhållande till järnvägen, låt vara att undantaget förutsågs i praktiken knappast bli tillämpligt när det gäller krav mot trafikföretaget självt (jfr prop. 1983/84:117 s. 108). Av allmänna principer följer att en juridisk person kan ha ett ansvar för anställdas och medhjälparens handlande som skadar tredje man; deras handlande tillräknas den juridiska personen (jfr 3 kap. 1 § och 4 kap. 1 § skadeståndslagen). Det framstår som anmärkningsvärt om infrastrukturförvaltaren skulle ha rätt enligt lagen att försvara sig mot krav från tredje man med reglerna om specialpreskription också när en anställd hos förvaltaren – kanske i ledande ställning – genom ett brottsligt förfarande som sker i tjänsten och rör driften orsakar tredje man skador.

I utredningens förslag fanns ett undantag för brottsligt förfarande.

Lagrådet anser att frågan bör bli föremål för ytterligare överväganden.

22 §

Det förhållandet att infrastrukturförvaltaren har ett strikt ansvar enligt lagen hindrar i princip inte att anspråk framställs med stöd av allmänna skadeståndsrättsliga regler. För att ansvar ska föreligga krävs det då normalt att förvaltaren har vållat skadorna uppsåtligt eller av vårdslöshet.

Enligt 22 § ska infrastrukturförvaltaren få åberopa de begränsningar som enligt lagen gäller för det strikta ansvaret också när ersättning som hade kunnat grundas på detta ansvar görs gällande på annan grund, t.ex. enligt skadeståndslagen.

Lagrådet konstaterar att 22 § inte kommer från någon internationell överenskommelse. Den har inte heller betydelse för att förhindra ett kringgående av de transporträttsliga särskilda beräknings- och begränsningsreglerna, eftersom dessa inte gäller för infrastrukturförvaltarens ansvar. Skadeståndet ska bestämmas enligt allmänna regler. Även om lagtexten ger intryck av ett vidare tillämpningsområde, ligger paragrafens betydelse i att förvaltaren ges möjlighet att åberopa lagens bestämmelser om specialpreskription även när anspråk framställs med stöd av allmänna skadeståndsregler. Detta leder till att preskriptionstiden för anspråk från

en skadelidande tredje man i regel blir avsevärt kortare än den tioårsfrist som annars i allmänhet gäller.

Prop. 2017/18:62
Bilaga 7

Reglerna om en kort specialpreskription i 21 § kan motiveras av ett intresse att balansera det strikta ansvar som infrastrukturförvaltaren har enligt lagen. Men situationen är en annan när ansvar görs gällande på grund av att förvaltaren har handlat uppsåtligen eller vårdslöst. Allmänt sett bör kostnader för att ersätta en skada som har sin grund i vållande så långt som möjligt hamna hos skadegöraren och inte hos de skadelidande. Det brukar anses att det ska krävas beaktansvärda skäl för att i speciallagstiftning begränsa den skadelidandes möjlighet att vända sig mot skadegöraren med stöd av det grundläggande skadeståndsrättsliga ansvaret.

I fråga om fordringar på ersättning i ett avtalsförhållande ska enligt remissens förslag detsamma gälla som i COTIF 1999, dvs. en specialpreskription om tre år. I remissen hänvisas till att gränsdragningen mellan det inomobligatoriska och det utomobligatoriska ansvaret inte alla gånger är självklar, vilket skulle tala för att samma specialpreskription bör gälla också när ett anspråk framställs med stöd av skadeståndslagen.

Principiellt sett finns det dock en skillnad mellan ett ansvar som grundas på en parts åtaganden i ett avtal och ett ansvar som grundas på någons uppsåtliga eller vårdslösa handlande. Vid det utomobligatoriska ansvaret aktualiseras dessutom i praktiken inte sällan komplicerade frågor, t.ex. vilka krav som ska ställas för att det ska anses föreligga vårdslöshet och vilka längre bort liggande skador som ska omfattas av ansvaret.

Visserligen ska enligt 1985 års järnvägstrafiklag reglerna om specialpreskription i den lagen tillämpas inte bara när ett anspråk grundas på det strikta spårdriftsansvaret utan också när det framställs med stöd av skadeståndslagen. Lagen utgår emellertid från att det är ett och samma statliga subjekt som är innehavare av spåransläggningen och som bedriver transportverksamhet. Förhållandena på järnvägsområdet är nu väsentligt annorlunda. Lagrådsremissen bygger på tanken att den som förvaltar infrastrukturen i princip bör ha ett fullt eget ansvar för sin verksamhet.

Enligt Lagrådets mening är det tveksamt om den reglering som föreslås i 22 § med dagens synsätt i tillräcklig grad tar hänsyn till de skadelidandes intressen. Som exempel kan nämnas en olycka med ett lastat godståg i ett tätbebyggt område med omfattande ödeläggelse i omgivningen och svårbedömda omständigheter. Ifall det skulle misstänkas att olyckan beror på vårdslöshet på infrastrukturförvaltarens sida kan det framstå som alltför långtgående om de skadelidande skulle förlora all rätt till ersättning inom en så kort tid från händelsen som föreslås.

Utredningsförslaget innebar att vanliga preskriptionsregler skulle gälla när en talan grundas på infrastrukturförvaltarens ansvar enligt allmänna skadeståndsrättsliga regler. Vid remissbehandlingen av förslaget framkom ingen invändning mot detta.

Prop. 2017/18:62
Bilaga 7

Lagrådet anser att frågan bör bli föremål för ytterligare överväganden och förordar att den föreslagna regeln i 22 § inte nu tas in i lagen.

Övriga lagförslag

Lagrådet lämnar förslagen utan erinran.

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 7 december 2017

Närvarande: statsminister Löfven, ordförande, och statsråden
M Johansson, Baylan, Bucht, Hultqvist, Regnér, Andersson,
Hellmark Knutsson, Bolund, Damberg, Bah Kuhnke, Strandhäll,
Shekarabi, Fridolin, Eriksson, Linde, Ekström, Eneroth

Föredragande: statsrådet M Johansson

Regeringen beslutar proposition Ny järnvägstrafiklag