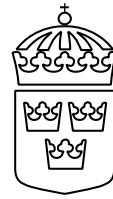


Regeringens proposition

2014/15:58



Modernare regler för internationell järnvägstrafik

Prop.
2014/15:58

Regeringen överlämnar denna proposition till riksdagen.

Stockholm den 5 mars 2015

Stefan Löfven

Morgan Johansson
(Justitiedepartementet)

Propositionens huvudsakliga innehåll

Att ha en väl fungerande godstrafik på järnväg är viktigt för svensk exportindustri. En grundläggande förutsättning är att det finns en modern reglering av den internationella järnvägstrafiken. För att gränsöverskridande transporter ska underlättas bör regleringen också motsvara den som tillämpas i närliggande länder.

Den nuvarande regleringen av internationella järnvägstransporter är delvis föråldrad och har inte fullt ut anpassats till den avreglering som skett på järnvägsområdet.

I propositionen föreslås att Sverige ska tillträda protokollet av den 3 juni 1999 om ändring av fördraget om internationell järnvägstrafik (COTIF) av den 9 maj 1980. Det föreslås också att det reviderade fördraget ska inkorporeras och på så sätt bli svensk lag. Ett tillträde till fördraget innebär en modernisering av det svenska regelverket och en anpassning till övriga Europa, särskilt när det gäller godstransporter.

Den nya lagen och lagändringarna föreslås träda i kraft den dag som regeringen bestämmer, utom i ett fall då lagändringen föreslås träda i kraft den 1 juli 2015.

Innehållsförteckning

1	Förslag till riksdagsbeslut	4
2	Lagtext	5
2.1	Förslag till lag om internationell järnvägstrafik	5
2.2	Förslag till lag om ändring i järnvägslagen (2004:519)	7
2.3	Förslag till lag om ändring i lagen (1976:661) om immunitet och privilegier i vissa fall	9
2.4	Förslag till lag om ändring i lagen (1974:610) om inrikes vägtransport	10
2.5	Förslag till lag om ändring i järnvägstrafiklagen (1985:192)	11
2.6	Förslag till lag om ändring i lagen (1992:1672) om paketresor	12
2.7	Förslag till lag om ändring i lagen (1970:417) om marknadsdomstol m.m.	13
3	Ärendet och dess beredning	14
4	Den nuvarande svenska järnvägslagstiftningen	15
5	COTIF 1999	18
6	Tillträde till COTIF 1999	23
7	Införlivande av COTIF 1999 med svensk rätt	26
8	Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser	35
9	Konsekvenser	36
10	Författningskommentar	38
10.1	Förslaget till lag om internationell järnvägstrafik	38
10.2	Förslaget till lag om ändring i järnvägslagen (2004:519)	46
10.3	Förslaget till lag om ändring i lagen (1976:661) om immunitet och privilegier i vissa fall	49
10.4	Förslaget till lag om ändring i lagen (1974:610) om inrikes vägtransport	49
10.5	Förslaget till lag om ändring i järnvägstrafiklagen (1985:192)	50
10.6	Förslaget till lag om ändring i lagen (1992:1672) om paketresor	50
10.7	Förslaget till lag om ändring i lagen (1970:417) om marknadsdomstol m.m.	51
Bilaga 1	COTIF 1999	52
Bilaga 2	Sammanfattning av betänkandet (SOU 2014:26)	329
Bilaga 3	Betänkandets lagförslag	333
Bilaga 4	Förteckning över remissinstanserna	337

Bilaga 5	Lagrådsremissens lagförslag.....	338	Prop. 2014/15:58
Bilaga 6	Lagrådets yttrande	346	
	Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 5 mars 2015	347	
	Rättsdatablad.....	348	

1 Förslag till riksdagsbeslut

Regeringen föreslår att riksdagen

dels godkänner protokollet av den 3 juni 1999 om ändring av fördraget om internationell järnvägstrafik (COTIF) av den 9 maj 1980,

dels antar regeringens förslag till

1. lag om internationell järnvägstrafik,
2. lag om ändring i järnvägslagen (2004:519),
3. lag om ändring i lagen (1976:661) om immunitet och privilegier i vissa fall,
4. lag om ändring i lagen (1974:610) om inrikes vägtransport,
5. lag om ändring i järnvägstrafiklagen (1985:192),
6. lag om ändring i lagen (1992:1672) om paketresor,
7. lag om ändring i lagen (1970:417) om marknadsdomstol m.m.

Regeringen har följande förslag till lagtext.

2.1 Förslag till lag om internationell järnvägstrafik

Häri genom föreskrivs följande.

Lagens tillämpningsområde

1 § Denna lag tillämpas på sådan järnvägstrafik som regleras i fördraget om internationell järnvägstrafik (COTIF) av den 9 maj 1980 i dess lydelse enligt ändringsprotokollet av den 3 juni 1999.

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).

Bestämmelsen i 3 § tillämpas även vid internationell järnvägstrafik som omfattas av tågpassagerarförordningen.

Internationella bestämmelser som ska gälla som svensk lag

2 § Som svensk lag ska gälla originaltexterna av bestämmelserna i fördragets

1. artiklar 9, 11, 12 och 32,
2. bihang A för avtal om internationell transport av resande på järnväg,
3. bihang B för avtal om internationell transport av gods på järnväg,
4. bihang D för avtal om nyttjande av vagnar i internationell järnvägstrafik, och
5. bihang E för avtal om nyttjande av infrastruktur i internationell järnvägstrafik.

Första stycket gäller inte till den del bestämmelserna uteslutande reglerar de fördragsslutande staternas förpliktelser mot varandra eller mot Mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik (OTIF).

Om originaltexterna skiljer sig åt, gäller den franska texten.

De franska och engelska originaltexterna av fördraget i de delar som anges i första stycket och en översättning av dessa till svenska finns intagna som en bilaga till denna lag.¹

Ansvarsbegränsning för dödsfall och personskada

3 § Vid dödsfall och personskada har transportören eller infrastrukturförvaltaren rätt att begränsa sitt ansvar till 400 000 särskilda dragningsrätter (SDR) per person vid en och samma olycka, när det är fråga om sådan ersättning som avses i artiklarna 27.2 och 28 b i bihang A, artik-

¹ Här återfinns bilagan, tillsammans med övriga delar av fördraget, som bilaga 1 till propositionen.

Prop. 2014/15:58 larna 11.2 och 12 b i bilang E och, om avtalet gäller en internationell transport, artiklarna 27.2 och 28 b i bilaga I till tågpassagerarförordningen.

Verkställbarhet

4 § En ansökan om att en utländsk dom eller annan utländsk exekutionstitel ska förklaras verkställbar enligt artikel 12 eller 32 i fördraget 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 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.

Om det finns anledning till det, får tingsrätten kräva att handlingar som har getts in i ärendet ska förses med bevis om utfärdarens behörighet. Beviset ska vara utställt av en svensk beskickning eller konsul eller av chefen för justitieförvaltningen i den stat där exekutionstiteln har upprättats. Om en handling inte är skriven på svenska, danska eller norska, ska även en bestyrkt översättning till svenska av handlingen ges in. Tingsrätten får medge undantag från kravet på översättning.

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

Verkställighet

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

Revisionsutskottets bindande ändringar

6 § Om revisionsutskottet inom OTIF har beslutat om en för Sverige bindande ändring av artikel 9 i fördraget eller av bilang A, B, D eller E, ska ändringen gälla i Sverige från och med den dag då ändringen träder i kraft enligt fördraget.

Beslut om sakkunnig

7 § Om parterna i ett fall som avses i artikel 54 i bilang A eller i artikel 42 i bilang B inte kan enas om en viss sakkunnig, ska tingsrätten i den ort där godset, resgodset eller fordonet finns efter ansökan utse en sakkunnig.

-
1. Denna lag träder i kraft den dag som regeringen bestämmer.
 2. Genom lagen upphävs lagen (1985:193) om internationell järnvägstrafik.
 3. Den upphävda lagen gäller dock fortfarande för transport som har påbörjats före ikraftträdandet.

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

Prop. 2014/15:58

Härigenom föreskrivs i fråga om järnvägslagen (2004:519) dels att 1 kap. 2 § ska ha följande lydelse, dels att det ska införas tre nya paragrafer, 1 kap. 2 b, 2 c och 6 §§, och närmast före 1 kap. 2 b § en ny rubrik 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 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 (2015:000) om internationell järnvägstrafik.

Internationella bestämmelser som ska gälla som svensk lag

2 b §

Som svensk lag ska gälla originaltexterna av bestämmelserna i bilag G om tekniskt godkännande av järnvägsmateriel som används i internationell trafik i fördraget om internationell järnvägstrafik (COTIF) av den 9 maj 1980 i dess lydelse enligt ändringsprotokollet av den 3 juni 1999.

Första stycket gäller inte till den del bestämmelserna reglerar de fördragsslutande parternas förpliktelser mot varandra eller mot Mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik (OTIF).

Om originaltexterna skiljer sig åt, gäller den franska texten.

De franska och engelska original-

¹ Senaste lydelse 2014:1347.

texterna samt en översättning av dessa till svenska finns intagna som en bilaga till denna lag.²

2 c §

Om revisionsutskottet inom OTIF har beslutat om en för Sverige bindande ändring av bihang G, ska ändringen gälla i Sverige från och med den dag då ändringen träder i kraft enligt fördraget.

6 §

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om sådant tekniskt godkännande av järnvägsmateriel som avses i det bihang som anges i 2 b §.

Denna lag träder i kraft den dag som regeringen bestämmer.

² Här återfinns bilagan, tillsammans med övriga delar av fördraget, som bilaga 1 till propositionen.

2.3 Förslag till lag om ändring i lagen (1976:661) om immunitet och privilegier i vissa fall

Prop. 2014/15:58

Häriigenom föreskrivs att bilagan till lagen (1976:661) om immunitet och privilegier i vissa fall¹ ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Bilaga²

Immunitet och/eller privilegier gäller för följande

Tillämplig internationell överenskommelse

Internationella organ

Fysiska personer

33. Mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik (OTIF)

Medlemsstaternas representanter i organisationen, personer med tjänst hos organisationen och sakkunniga utsedda av organisationen

Fördraget den 9 maj 1980 om internationell järnvägstrafik (COTIF)

Föreslagen lydelse

Bilaga

Immunitet och/eller privilegier gäller för följande

Tillämplig internationell överenskommelse

Internationella organ

Fysiska personer

33. Mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik (OTIF)

Medlemsstaternas representanter i organisationen, personer med tjänst hos organisationen och sakkunniga utsedda av organisationen

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

Denna lag träder i kraft den dag som regeringen bestämmer.

¹ Lagen omtryckt 1994:717.

² Senaste lydelse 2014:412 (jfr 2014:882).

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

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

Nuvarande lydelse

Lagen *skall ej* tillämpas på brev-
befordran, begravningstransporter
eller befordran av flyttsaker.

Lagen *skall* inte heller tillämpas
på sådan befordran på väg som *är*
underkastad fördraget den
9 maj 1990 om internationell järn-
vägstransport eller som en järnväg
i annat fall utför inom Sverige till
fullgörande av avtal om befordran
av gods på järnväg.

Föreslagen lydelse

2 §¹

Lagen *ska inte* tillämpas på brev-
befordran, begravningstransporter
eller befordran av flyttsaker.

Lagen *ska* inte heller tillämpas
på sådan befordran på väg som
omfattas av lagen (2015:000) om
internationell järnvägstrafik eller
som en järnväg i annat fall utför
inom Sverige till fullgörande av
avtal om befordran av gods på
järnväg.

Denna lag träder i kraft den dag som regeringen bestämmer.

¹ Senaste lydelse 1998:484.

2.5 Förslag till lag om ändring i järnvägstrafiklagen (1985:192) Prop. 2014/15:58

Härigenom föreskrivs att 2 kap. 1 § järnvägstrafiklagen (1985:192) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 kap.

1 §¹

Detta kapitel tillämpas på befordran av resande med järnväg i allmän inrikes trafik. På befordran i trafik med utlandet tillämpas kapitlet endast om något annat inte följer av *fördraget den 9 maj 1980 om internationell järnvägstrafik*.

Detta kapitel tillämpas på befordran av resande med järnväg i allmän inrikes trafik. På befordran i trafik med utlandet tillämpas kapitlet endast om något annat inte följer av *lagen (2015:000) om internationell järnvägstrafik*.

Denna lag träder i kraft den dag som regeringen bestämmer.

¹ Senaste lydelse 1995:370.

2.6 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. sjölagen (1994:1009),
2. rådets förordning (EG) nr 2027/97 av den 9 oktober 1997 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar avseende lufttransport av passagerare och deras bagage,
3. lagen (2010:510) om lufttransporter,
4. Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007 av den 23 oktober 2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer,
5. järnvägstrafiklagen (1985:192), eller
6. lagen (1985:193) om inter- nationell järnvägstrafik. 6. lagen (2015:000) om inter- nationell 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 dag som regeringen bestämmer.

¹ Senaste lydelse 2014:1346.

2.7 Förslag till lag om ändring i lagen (1970:417) om marknadsdomstol m.m.

Prop. 2014/15:58

Häriigenom föreskrivs att 1 § lagen (1970:417) om marknadsdomstol m.m.¹ ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §²

Marknadsdomstolen handlägger mål och ärenden enligt

1. konkurrenslagen (2008:579),
2. marknadsföringslagen (2008:486),
3. lagen (1994:1512) om avtalsvillkor i konsumentförhållanden,
4. lagen (1984:292) om avtalsvillkor mellan näringsidkare,
5. lagen (2000:1175) om talerätt för vissa utländska konsumentmyndigheter och konsumentorganisationer,
6. försäkringsavtalslagen (2005:104),
7. lagen (2005:590) om insyn i vissa finansiella förbindelser m.m.,
8. lagen (2006:484) om franchisegivares informationsskyldighet,
9. lagen (2010:510) om lufttransporter,
10. lagen (1986:436) om näringsförbud, 10. lagen (2014:836) om näringsförbud,
11. lagen (2010:1350) om uppgiftsskyldighet i fråga om marknads- och konkurrensförhållanden, och
12. lagen (2014:1344) med kompletterande bestämmelser till EU:s tåg-, fartygs- och busspassagerarförordningar.

Bestämmelserna i 14–22 §§ tillämpas inte i mål eller ärenden enligt konkurrenslagen, marknadsföringslagen, försäkringsavtalslagen, lagen om insyn i vissa finansiella förbindelser m.m., lagen om franchisegivares informationsskyldighet, 13 eller 15 § lagen om lufttransporter, lagen om näringsförbud, lagen om uppgiftsskyldighet i fråga om marknads- och konkurrensförhållanden eller 4 § lagen med kompletterande bestämmelser till EU:s tåg-, fartygs- och busspassagerarförordningar. I mål enligt marknadsföringslagen, försäkringsavtalslagen eller lagen om franchisegivares informationsskyldighet tillämpas inte heller 13 a §. I stället gäller rättegångsreglerna i dessa lagar.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2015.

¹ Lagen omtryckt 1984:294.

² Senaste lydelse 2014:1345.

3 Ärendet och dess beredning

Den 9 maj 1980 antogs fördraget om internationell järnvägstrafik (Convention relative aux transports internationaux ferroviaires, COTIF 1980). COTIF 1980 reglerar internationella järnvägstransporter av personer och gods mellan de fördragsslutande staterna och innehåller både civilrättsliga och offentligrättsliga 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.

OTIF, som bildades genom fördraget, har för närvarande 48 medlemsstater i Europa, Asien och Nordafrika. OTIF:s centrala uppgift är att förvalta och vidareutveckla fördraget. Sverige tillträdde fördraget år 1985 och införlivade det med svensk rätt genom lagen (1985:193) om internationell järnvägstrafik.

Det uppstod relativt snart ett behov av en revision av COTIF 1980. Översynen föranleddes av de förändringar som skett på järnvägsområdet; en förhållandevis långtgående uppdelning av järnvägsförvaltningar i infrastruktur och transportverksamhet hade genomförts 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 [COTIF] av den 9 maj 1980). Ändringsprotokollet har tillträtts av EU och många europeiska stater. Sverige har undertecknat ändringsprotokollet, men inte tillträtt det. Fördraget i dess lydelse enligt ändringsprotokollet på franska och engelska samt i svensk översättning finns i *bilaga 1*. I det följande används "fördraget" eller "COTIF 1999" som en 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 bl.a. att Sverige skulle tillträda COTIF 1999. Förslaget genomfördes inte, eftersom den föreslagna regleringen delvis blev överspelad genom att det inom dåvarande EG antogs en förordning på området. Efter det att utredningen lämnade sitt betänkande har dessutom vissa bilagor till COTIF 1999 ändrats.

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, som antog namnet Järnvägstrafikutredningen, redovisade sitt arbete i denna del i maj 2014 i delbetänkandet Tillträde till COTIF 1999 (SOU 2014:26). En sammanfattning av betänkandet finns i *bilaga 2*. Utredningens lagförslag finns i *bilaga 3*.

Betänkandet har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 4*. Remissyttrandena finns tillgängliga i lagstiftningsärendet (Ju2013/3331/L3).

Förutom frågan om Sveriges tillträde till COTIF 1999 innehåller propositionen ett förslag till justering av en hänvisning i lagen (1970:417) om marknadsdomstol m.m.

Beslut med kvalificerad majoritet

COTIF 1999 innehåller ett förenklat ändringsförfarande som medför att ändringar som det s.k. revisionsutskottet inom OTIF beslutar blir bindande för de fördragsslutande staterna, om dessa inte invänder mot ändringarna (se avsnitt 7). Propositionens förslag i anslutning till detta innebär att framtida ändringar av fördraget automatiskt ska gälla här i landet. Förslagen bör därför beslutas med kvalificerad majoritet i riksdagen (10 kap. 6 § andra stycket regeringsformen).

Lagrådet

Regeringen beslutade den 11 december 2014 att inhämta Lagrådets yttrande över de lagförslag som finns i *bilaga 5*. Lagrådets yttrande finns i *bilaga 6*. Efter Lagrådets granskning har det uppmärksammats att översättningen till svenska av ett ord i bihang E till fördraget blivit något missvisande och bör ändras. Som en följd av det ändras också från ”resande” i lagrådsremissens förslag till 3 § lagen om internationell järnvägstrafik till ”person” i propositionen. Ändringen bedöms författningstekniskt och även i övrigt vara av sådan beskaffenhet att Lagrådets hörande skulle sakna betydelse.

Den föreslagna ändringen i lagen om marknadsdomstol m.m. får också anses vara av sådan beskaffenhet att Lagrådets hörande skulle sakna betydelse. Lagändringen har därför inte granskats av Lagrådet.

4 Den nuvarande svenska järnvägs- lagstiftningen

Lagen om internationell järnvägstrafik

Som nämns i avsnitt 3 införlivas COTIF 1980 i de delar som består av själva fördraget (grundfördraget) samt två bihang till detta med svensk rätt genom lagen om internationell järnvägstrafik. Bihang A innehåller regler för avtal om internationell järnvägsbefordran av resande och resgods (CIV). I bihang B finns regler för avtal om internationell järnvägsbefordran av gods (CIM). Till bihang B hör fyra bilagor som behandlar vissa specialtransporter. I lagen om internationell järnvägstrafik finns också vissa process- och exekutionsrättsliga bestämmelser som grundar sig på COTIF 1980.

CIV är tillämpligt på transport av resande och resgods som sker med s.k. internationella befordringshandlingar (bl.a. biljett) för en sträcka som berör minst två fördragsslutande staters områden. Som en förutsättning för bihangets tillämpning gäller vidare att transporten har utförts på sådana linjer som är upptagna på en lista som förs av OTIF. I CIV finns bl.a. regler om järnvägens skyldighet att transportera resande och resgods och om utfärdande av biljetter och resgodsbevis. En viktig del av CIV är

de bestämmelser som reglerar järnvägens ansvar om resande dödas eller skadas. I CIV finns också föreskrifter om hur en resande kan göra skadeståndskrav gällande mot järnvägen. Bland annat regleras mot vilken järnväg talan får föras och vilken domstol som är behörig att pröva en ersättningstalan.

CIM är tillämpligt på gods som lämnas för transport med en fraktsedel som avser en sträcka som berör minst två staters områden. Liksom enligt CIV gäller vidare som en förutsättning för bihangets tillämpning att transporten sker på linjer som är upptagna på en lista som förs av OTIF. Järnvägens skyldighet att transportera gods regleras ingående. Det finns också bestämmelser som reglerar själva transportavtalet, hur en fraktsedel ska upprättas och vilka uppgifter fraktsedeln ska innehålla. Vidare finns bestämmelser om bl.a. förpackning och märkning av gods, inlämning och utlämning av gods, järnvägens rätt att undersöka godset och den frist inom vilken järnvägen är skyldig att utföra den avtalade transporten. En viktig del är regleringen av järnvägens ansvar för skada till följd av att godset går förlorat eller skadas eller inte lämnas ut inom den leveransfrist som gäller för transporten. Såsom i CIV finns föreskrifter om hur en skadeståndstalan får föras och vilken domstol som är behörig att pröva en sådan talan.

Bestämmelserna i bilaga 1 till CIM (RID) undantas från lagen om internationell järnvägstrafik. Bestämmelserna i RID, som reglerar transport av farligt gods, införlivas i stället med svensk rätt genom föreskrifter om transport av farligt gods på järnväg, som meddelats av Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSBFS 2012:7, ändrad genom MSBFS 2013:6). Sverige tillämpar sedan den 12 januari 2007 bestämmelserna i RID i enlighet med lydelsen i COTIF 1999. En sådan skyldighet följer av Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/68/EG av den 24 september 2008 om transport av farligt gods på väg, järnväg och inre vattenvägar.

Järnvägstrafiklagen

För person- och godstransporter med järnväg i inrikes trafik och i internationell trafik som inte omfattas av lagen om internationell järnvägstrafik (dvs. sådana transporter som inte omfattas av COTIF 1980) tillämpas järnvägstrafiklagen (1985:192). I lagen regleras huvudsakligen järnvägens ansvar för dödsfall och skada på resande, vilket innefattar skada på och förlust av resgods (2 och 4 kap.), samt ansvar för skada på och förlust av gods (3 kap.). Resgods är egendom som följer med en passagerare i ett avtal om persontransport medan gods normalt transporteras utan samband med ett sådant avtal. Utöver detta ansvar regleras också järnvägens ansvar för person- och sakskador i annat fall än vid transport. Med det avses skador som drabbar tredje man till följd av järnvägsdrift (5 kap.). Även järnvägens s.k. undersökningsrätt, dvs. rätten att under vissa förutsättningar undersöka innehållet i gods och resgods, regleras (6 kap.).

Järnvägstrafiklagen bygger delvis på COTIF 1980, men i vissa delar har nationella lösningar valts. I järnvägstrafiklagen har man t.ex. valt att reglera endast de centrala civilrättsliga delarna av avtalsinnehållet, och lämnat till parterna att reglera övriga frågor. Det utgör en skillnad mot

lagen om internationell järnvägstrafik som genom COTIF 1980 innehåller en långtgående detaljreglering av många frågor.

Enligt järnvägstrafiklagen är ansvarigt rättssubjekt ”järnvägen”. Med detta ord förstås, enligt förarbetena, innehavaren av spåranläggningen, dvs. infrastrukturförvaltaren, eller det rättssubjekt som har ställning som trafikantens motpart i ett transportavtal, dvs. tågoperatören (prop. 1983/84:117 s. 33). I dag skiljer man dock infrastrukturförvaltare från transportörer. För närvarande är det de allmänna avtalsvillkoren i trafikeringsavtalet, dvs. de nödvändiga villkor som behövs för att få bedriva trafik, mellan Trafikverket och tågoperatörerna som reglerar ansvaret dem emellan. Likaså åtar sig transportörerna ansvar på avtalsrättslig grund i förhållande till passagerarna.

Huvudregeln om ansvar för skador och förluster till följd av järnvägsdriften är att järnvägen ska ersätta skadan eller förlusten oberoende av vållande. Vissa undantag för force majeure-liknande händelser görs dock från det strikta ansvaret.

Järnvägslagen

Den offentlighetsrättsliga regleringen avseende järnvägen finns i huvudsak i järnvägslagen (2004:519). Där regleras bl.a. frågor om infrastruktur och fordon, utförande och organisation av järnvägstrafik samt säkerhet. Även trafikeringsavtalen regleras. Lagstiftningen bygger i hög utsträckning på EU-direktiv.

Tågpassagerarförordningen

Passagerartransporter på järnväg inom EU regleras av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007 av den 23 oktober 2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer (tågpassagerarförordningen). Förordningen trädde i kraft den 3 december 2009 och är tillämplig i hela EES-området. Den gäller både vid rent nationella transporter och vid gränsöverskridande (internationella) transporter. Undantag görs dock för transporter som inte tillhandahålls av järnvägsföretag med tillstånd enligt direktiv 95/18/EG av den 19 juni 1995 om tillstånd för järnvägsföretag, ersatt av direktiv 2012/34/EU (som ännu inte är genomfört i svensk rätt). Det innebär bl.a. att järnvägsföretag som enbart tillhandahåller tjänster som avser persontrafik på lokal och regional fristående järnvägsinfrastruktur utan förbindelse med det allmänna nätet inte omfattas av förordningen.

Huvuddelen av bestämmelserna i bilag A till COTIF 1999 (CIV) har gjorts till en del av förordningen och är intagna som en bilaga till förordningen. CIV ligger bl.a. till grund för förordningens bestämmelser om transportavtal, information och biljetter (artikel 4) och bestämmelserna om skadeståndsansvar för järnvägsföretag om resenärer dör eller skadas eller om resgods går förlorat eller skadas (artikel 11). Artikel 15 innehåller bestämmelser om järnvägsföretagets ansvar vid förseningar, inställda avgångar och uteblivna anslutningar. Även i denna del bygger regleringen på bestämmelserna i CIV.

Enligt principen om EU-rättens företräde tillämpas tågpassagerarförordningen i stället för järnvägstrafiklagen vid inrikes transporter av järnvägsföretag med tillstånd enligt direktiv 95/18/EG. När det gäller in-

ternationella transporter överlappar tågpassagerarförordningens tillämpningsområde och CIV:s tillämpningsområde enligt COTIF 1999 varandra. Genom EU:s tillträde till COTIF 1999 utgör också CIV en del av EU:s rättsordning. Internationella konventioner som EU ingår på dess exklusiva kompetensområde har en högre normgivningsmässig valör än sekundärrätt som förordningar och direktiv. I samband med EU:s tillträde förhandlades en s.k. frikopplingsklausul fram. Enligt klausulen 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 enskilda fallet. Tågpassagerarförordningen tillämpas således i dessa fall. En tolkning av förordningen måste dock alltid ske i ljuset av COTIF 1999.

5 COTIF 1999

Centrala ändringar i fördraget

Ändringsprotokollet som antogs år 1999 innebär omfattande ändringar i COTIF. Revisionen var påkallad av att det i flera av medlemsstaterna i OTIF hade skett grundläggande ekonomiska, juridiska och tekniska förändringar på järnvägsområdet.

Den viktigaste förändringen är uppdelningen av järnvägen i infrastrukturförvaltare (med ansvar för räls och annan infrastruktur) och järnvägsföretag (som utför transporterna). För svensk del inleddes detta i slutet av 1980-talet då dåvarande Statens Järnvägar delades upp i Affärsverket SJ med ansvar för tågtrafiken och Banverket med ansvar för infrastrukturen. Under tidigt 1990-tal påbörjade också dåvarande EG sitt arbete med ett antal direktiv och förordningar som dels byggde på att man skilde mellan transportör och infrastrukturförvaltare, dels på att tekniska krav på järnvägsutrustning successivt ska harmoniseras. Vidare blev transportverksamheten med tiden allt mer konkurrensutsatt i många av OTIF:s medlemsstater.

En annan central förändring var att transportörerna allt oftare agerade i flera länder. COTIF 1980 och dess ansvarsregler byggde däremot på att varje stat hade en nationellt sammanhållen järnvägsorganisation och att internationella transporter utfördes i samarbete mellan sådana järnvägsorganisationer. Grundstrukturen var således föråldrad.

COTIF 1999 ger förutsättningar för en mer internationell marknad där olika företag kan agera över nationsgränserna. I korthet bygger fördraget på tre grundtankar.

För det första utgår fördraget från att järnvägsmarknaden numera är uppdelad mellan infrastrukturförvaltare och transportörer. COTIF 1999 innehåller därför bestämmelser om avtal om nyttjande av infrastruktur samt validering, antagande och godkännande av tekniska standarder och järnvägsmateriel.

För det andra utgår fördraget från synsättet att en transportör genom avtal frivilligt åtar sig att transportera passagerare eller gods. Befordringsplikten, som innebar att järnvägen på en viss järnvägslinje var

skyldig att befordra passagerare och gods så länge avtalsparten rättade sig efter vissa villkor, har avskaffats.

För det tredje har fördraget på ett tydligare sätt delats upp i en civilrättslig del och en offentligrättslig del.

COTIF 1999 består av ett ändringsprotokoll och en ny version av både grundfördraget med bihang och protokollet om privilegier och immunitet. Förutom de bihang som i stor utsträckning motsvarar bihangen CIV och CIM i COTIF 1980 och bilagan RID till CIM, innehåller COTIF nya bihang: CUV, CUI, APTU och ATMF (alla bihangen beskrivs nedan). I samband med EU:s tillträde gjordes vissa ändringar för att anpassa bihangen till motsvarande EU-lagstiftning.

Fördragets gemensamma bestämmelser (grundfördraget)

I fördraget finns bestämmelser som i relevanta delar är gemensamma för bihangen, t.ex. regler om kvarstad och utmätning samt om verkställighet av domar. Bestämmelserna finns i det s.k. grundfördraget. Där finns också bestämmelser om OTIF:s uppbyggnad och verksamhet. Av de bestämmelserna framgår att organisationens ändamål är att underlätta och främja internationell järnvägstrafik, i synnerhet genom att skapa enhetliga regler på ett antal rättsområden.

Protokollet om privilegier och immunitet

I protokollet om privilegier och immunitet regleras privilegier och immunitet för OTIF, för organisationens tjänstemän, för de fördragslutande staternas företrädare och för personer som utför uppdrag åt organisationen. Denna immunitet och dessa privilegier motsvarar vad som i allmänhet gäller för internationella organisationer av motsvarande slag. Det ändrade protokollet innebär i princip bara en redaktionell omarbetning av det tidigare protokollet.

Enhetliga regler för avtal om internationell transport av resande på järnväg, bihang A (CIV)

I CIV, som utgör bihang A till fördraget, finns bestämmelser om internationell järnvägstransport av resande.

Bestämmelserna reglerar bl.a. transportavtalet, transportörens ansvar för dödsfall och andra personskador samt dröjsmål vid persontransport. Det finns även bestämmelser om den resandes ansvar gentemot transportören. Även transportörernas inbördes förhållanden i anledning av en transport som omfattas av CIV regleras. Transportören har i princip ett strikt ansvar för personskador och skador på resgods som resenärens tillfogas i samband med transporten. Detsamma gäller i samband med förseningar och inställda tåg, då transportören är skyldig att ersätta kostnader för kost och logi samt kostnader för att underrätta personer som väntar på den resande.

CIV gäller för avtal om transport på järnväg av resande och resgods när avrese- och destinationsplatserna finns i olika fördragsslutande stater. När ett avtal om en internationell transport – vid sidan av en gränsöverskridande järnvägstransport – också innefattar en inrikes transport på väg eller en inre vattenväg (t.ex. insjöar, floder och kanaler) är CIV tillämpligt på hela transporten. CIV är också tillämpligt på hela transport-

en om en del av den sker genom en sjötransport eller en gränsöverskridande transport på en inre vattenväg som är upptagen på en särskild lista som förs av OTIF (se avsnitt 7).

I förhållande till COTIF 1980 har flera ändringar gjorts. Även om den nu gällande ansvarsregleringen i huvudsak har lämnats oförändrad har den anpassats till uppdelningen av järnvägsförvaltningen i infrastruktur och transportverksamhet. Det är numera transportören, och inte ”järnvägen”, som är den som ansvarar gentemot resenären, vilket i och för sig redan följer av tilläggsbestämmelser till COTIF 1980 (införda i svensk rätt genom SFS 1995:369). En reglering av den faktiske transportörens ansvar (när utförande transportör är en annan än enligt transportavtalet), inklusive ett dröjsmålsansvar, har också införts. Tillämpningsområdet har utökats och den tidigare ordningen med särskilt uppräknade eller inskrivna CIV-linjer har till största delen övergetts. Numera är fördraget tillämpligt på alla järnvägstransporter som sker mellan fördragsslutande stater. Det är också tillämpligt på sådana sträckor som innefattar sjötransporter och som förts upp på den s.k. CIV-listan. Avskaffandet av beföringsplikten innebär bl.a. att parterna har större möjlighet att avtala om särskilda villkor för transporten. Bestämmelser i CIV 1980 som är gemensamma för alla bihangen till COTIF har flyttats till de gemensamma bestämmelserna (t.ex. artikeln om beräkningsenhet) och bestämmelser som har blivit överflödiga på en avreglerad järnvägsmarknad har tagits bort.

Enhetliga regler för avtal om internationell transport av gods på järnväg, bihang B (CIM)

I CIM, som utgör bihang B till fördraget, regleras godstransporter.

CIM är i princip tillämpligt på järnvägstransport av gods mot betalning när den plats där godset tas emot och den plats där godset ska lämnas ut är belägna i olika fördragsslutande stater. Liksom när det gäller persontransporter är CIM också tillämpligt på inrikes transport på väg eller inre vattenvägar, under förutsättning att transporten kompletterar en internationell järnvägstransport. Bestämmelserna reglerar bl.a. avtalets tillkomst, fraktsedelns innehåll och skyldigheten att betala transportkostnaderna. Det finns också bestämmelser om transportörens rätt att undersöka godset, lastning och lossning av gods, förpackning av gods, leveransfrister och utlämnande av godset. CIM reglerar vidare avsändarens och mottagarens rätt att ändra transportavtalet, t.ex. genom att förfoga över godset under transporten. Transportören är den som ansvarar i förhållande till kunden. Transportören har i princip ett strikt ansvar för skada som uppkommer till följd av att godset helt eller delvis går förlorat eller skadas under transporten och för skada till följd av dröjsmål med utlämningen av godset. Dessutom finns det bestämmelser om hur skadeståndsanspråk mot transportören kan göras gällande. Liksom i CIV regleras det inbördes förhållandet mellan flera transportörer som deltar i en gods-transport.

I förhållande till COTIF 1980 har flera ändringar gjorts. CIM har gjorts tillämpligt oberoende av om en fraktsedel har upprättats eller inte och beföringsplikten har avskaffats. Generellt innehåller CIM numera färre detaljerade bestämmelser och parterna kan i större utsträckning avtala om

vissa villkor, t.ex. transportvägar och leveransfrister. Bestämmelserna om förutsättningarna för ansvar och under vilken tid ansvaret gäller har i stort sett behållits. Regleringen har dock anpassats till uppdelningen av järnvägsförvaltningar i infrastruktur och transportverksamhet. I förhållande till underbilagorna till CIM enligt COTIF 1980 finns vissa ansvarsbestämmelser vid transport av järnvägsfordon som gods och bestämmelser om ersättning vid förlust av containrar numera i artiklarna 24, 30 och 32. Övriga generella bestämmelser om nyttjande av järnvägsvagnar, som tidigare reglerades i reglementet RIP, finns numera i CUV.

Reglementet om internationell järnvägstransport av farligt gods, bihang C (RID)

RID, som utgör bihang C till fördraget, innehåller regler om internationell järnvägstransport av farligt gods. Till RID hör en bilaga där det bl.a. finns en förteckning över ämnen och föremål som anses farliga.

RID är till skillnad från vad som gällde tidigare ett separat bihang till fördraget. Skälet är att fler transporter ska omfattas av bestämmelserna. RID är tillämpligt på all internationell järnvägstransport av farligt gods på de fördragsslutande staternas områden, t.ex. även på returtransporter av tomma vagnar (och är alltså inte längre begränsat till transportavtal som faller under CIM). Reglementet är tillämpligt även på annan transport än järnvägstransport i de fall då CIM är tillämpligt, om inte annat följer av internationella bestämmelser som gäller för transport med annat transportmedel.

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

I CUV, som utgör bihang D till fördraget, finns regler för avtal om nyttjande av vagnar. CUV är ett nytt bihang till COTIF. Det innehåller i huvudsak ansvarsbestämmelser vid avtal mellan den som äger järnvägsvagnar och järnvägsföretag som nyttjar dessa vagnar i internationell järnvägstrafik, bl.a. vid förlust av eller skada på vagn. Bestämmelserna tillämpas på bilaterala eller multilaterala avtal om nyttjande av järnvägsvagnar för utförande av transporter enligt CIV eller CIM. Parterna kan i stor utsträckning själva komma överens om andra villkor i frågor som regleras i bihanget.

Enhetliga regler för avtal om nyttjande av infrastruktur i internationell järnvägstrafik, bihang E (CUI)

CUI, som utgör bihang E till fördraget, är ett nytt bihang som ska tillämpas på det nyttjandevalt (i praktiken detsamma som ett EU-rättsligt trafikeringsavtal, jfr 6 kap. 22 § järnvägslagen) som träffas mellan infrastrukturförvaltare och transportör om nyttjande av infrastruktur för internationell järnvägstrafik. Avtalet är nödvändigt när någon annan än den som sköter och underhåller infrastrukturen ska trafikera denna. CUI reglerar i viss utsträckning vad avtalet mellan infrastrukturförvaltaren och transportören ska innehålla. I avtalet ska anges de administrativa, tekniska och finansiella villkoren för nyttjandet av infrastrukturen. Tanken är att parterna till stor del själva ska styra över avtalsinnehållet.

Bihaget innehåller regler om ansvarsfördelningen mellan infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag. Bestämmelserna reglerar infrastrukturförvaltarens ansvar i förhållande till transportören och dennes personal och tvärtom. Både infrastrukturförvaltaren och transportören har ett strikt ansvar för vissa skador.

Bestämmelserna är tillämpliga på alla avtal om nyttjande av järnvägsinfrastruktur för internationell transport som följer reglerna i CIV eller CIM.

I artikel 5 bis i CUI erinras om att det finns vissa nationella och EU-rättsliga skyldigheter av offentligrättslig karaktär som i praktiken anger ramarna för de civilrättsliga bestämmelserna i CUI. I svensk rätt regleras dessa främst i järnvägslagen.

Enhetliga regler för validering av tekniska standarder och antagande av enhetliga tekniska föreskrifter för järnvägsmateriel avsedd att nyttjas i internationell trafik, bihang F (APTU)

APTU, som utgör bihang F till fördraget, syftar till att tekniska system och komponenter som är nödvändiga för internationell trafik ska utformas enligt vissa standarder som möjliggör att de används i samtliga OTIF-stater (s.k. interoperabilitet eller driftskompatibilitet). Skälet är att järnvägstrafiken smidigt ska kunna korsa nationsgränserna; enhetlighet bidrar till säkerhet och tillgänglighet i gränsöverskridande trafik.

I en bilaga till APTU anges de förhållanden som ska kontrolleras vid tekniskt godkännande av järnvägsfordon och annan järnvägsmateriel för nyttjande i internationell trafik enligt ATMF (se nedan). Bestämmelserna motsvarar EU:s tekniska standarder och föreskrifter, däribland de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet som regleras i direktiv 2008/57/EG, ändrat genom direktiv 2009/131/EG.

Enhetliga regler för tekniskt godkännande av järnvägsmateriel som används i internationell trafik, bihang G (ATMF)

ATMF, som utgör bihang G till fördraget, är ett nytt bihang. I bihanget fastställs förfarandet för godkännande av järnvägsfordon och annan järnvägsmateriel för nyttjande i internationell trafik. Godkännandet syftar till att kontrollera att järnvägsfordonen och järnvägsmateriel uppfyller vissa tekniska krav och härigenom möjliggöra järnvägstrafik över nationsgränserna. OTIF har upprättat en databas över godkända fordon.

Järnvägsfordon och annan järnvägsmateriel som används med stöd av EU-rättsakter och motsvarande rent nationella lagstiftning anses godkända för användning av alla fördragsslutande stater i enlighet med reglerna i ATMF, om vissa förutsättningar är uppfyllda (artikel 3 a). På motsvarande sätt anses järnvägsfordon och annan järnvägsmateriel som har godkänts enligt reglerna i ATMF som godkända för att tas i bruk inom EU. Om villkoren i ett sådant fall inte är uppfyllda, gäller EU:s reglering om marknadstillträde, driftskompatibilitet och säkerhet (se bl.a. direktiven 95/18, 2001/12 och 2001/14 och 2004/49 som är genomförda i svensk rätt genom järnvägslagen). För att exempelvis ett järnvägsfordon ska kunna tas i bruk krävs för svensk del ett tekniskt godkännande från tillsynsmyndigheten (Transportstyrelsen). En förutsättning för att tillsynsmyndigheten ska kunna utfärda ett sådant tekniskt godkännande är

att fordonsinnehavaren kan visa en s.k. EG-kontrollförklaring. Denna förklaring anger att fordonet överensstämmer med föreskrivna krav. Kontroll och bedömning av överensstämmelse med föreskrivna krav samt utfärdande av en EG-kontrollförklaring utförs, efter fordonsinnehavarens ansökan, av ett organ som anmälts för detta ändamål enligt lagen (2011:791) om ackreditering och teknisk kontroll. Det är Swedac som är svenskt ackrediteringsorgan och är även den anmälande myndigheten i Sverige.

6 Tillträde till COTIF 1999

Regeringens förslag: Riksdagen godkänner protokollet av den 3 juni 1999 om ändring av fördraget om internationell järnvägstrafik (COTIF).

Regeringens bedömning: Sverige bör inte lämna förklaringar eller förbehåll om att vissa bilagor eller enskilda bestämmelser i COTIF 1999 inte ska tillämpas.

Utredningens förslag och bedömning överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna tillstyrker förslaget och delar bedömningen eller lämnar förslaget och bedömningen utan invändning. Bland de remissinstanser som uttryckligen tillstyrker ett tillträde till fördraget finns *Trafikverket*, *Transportstyrelsen*, *Konsumentverket*, *Branschföreningen Tågoperatörerna*, *Näringslivets Transportråd* och *Svensk kollektivtrafik*. Näringslivets Transportråd understryker att det är viktigt för svensk exportindustri att ha en fungerande godstrafik på järnväg och framhåller att ett tillträde sannolikt skapar förutsättningar för minskade transaktionskostnader när det gäller avtal om internationella järnvägstransporter.

Skälen för regeringens förslag och bedömning

Sverige bör tillträda ändringsprotokollet

Att ha en väl fungerande godstrafik på järnväg är viktigt för svensk exportindustri. En grundläggande förutsättning är att det finns en modern reglering av den internationella järnvägstrafiken.

Sverige deltar sedan länge i det internationella samarbetet på järnvägsområdet och har också tillträtt COTIF 1980, som har ersatts av det reviderade fördraget (COTIF 1999). Den nuvarande regleringen av internationella järnvägstransporter är delvis föråldrad och har inte fullt ut anpassats till den avreglering som skett på järnvägsområdet. Sverige deltog i revideringsarbetet av COTIF 1980 och har också undertecknat ändringsprotokollet. Det står klart att innehållet i COTIF 1999 är tillfredsställande från svensk synpunkt.

EU tillträdde COTIF 1999 den 1 juli 2011 och har blivit medlem av OTIF. Genom EU:s tillträde utgör COTIF 1999 en del av EU-rätten. Genom förordningar och direktiv som antagits inom EU utgör dessutom fördraget i stora delar gällande rätt i Sverige. Europeiska kommissionen har

förklarat att Sverige är skyldigt att tillträda COTIF 1999 med hänsyn till den s.k. lojalitetsprincipen. Den innebär att medlemsstaterna är skyldiga att vidta alla lämpliga åtgärder för att fullgöra unionens mål och avstå från varje åtgärd som kan äventyra fullgörandet av unionens mål (jfr artikel 4.3 i EU-fördraget). En konsekvens av att vissa medlemsstater, bl.a. Sverige, inte har tillträtt COTIF 1999 är att deras röster inte räknas vid revideringar, vilket i sin tur – enligt kommissionen – kan förhindra EU att nå sina mål.

Flera av bihangen (CIM, RID, CUI, APTU och ATMF) har ändrats för att vara i linje med motsvarande EU-lagstiftning. En eventuell konflikt med Sveriges (och andra EU-medlemsstaters) folkrättsliga förpliktelser mot OTIF löses i förhållande till EU-rätten genom den s.k. frikopplingsklausulen i avtalet mellan EU och OTIF; EU:s sekundärrätt ges företräde vid en eventuell konflikt.

Med hänsyn till den modernisering av regelverket som COTIF 1999 innebär och den centrala betydelse som fördraget har både inom EU och i andra delar av världen delar regeringen utredningens och remissinstansernas bedömning att Sverige bör tillträda COTIF 1999.

Eftersom det kommer att krävas ändringar i svensk lag för att COTIF 1999 ska kunna tillträdas, måste frågan om ratificering underställas riksdagen (10 kap. 3 § regeringsformen). Regeringen föreslår att riksdagen ska godkänna COTIF 1999.

Sverige bör inte lämna några förklaringar mot vissa bihang

Enligt COTIF 1999 (artikel 42 i grundfördraget) kan en fördragsslutande stat förklara att den inte kommer att tillämpa vissa bihang till fördraget i deras helhet.

Innan EU tillträdde COTIF 1999 var EU:s medlemsstater tvungna att deklarerat att de inte skulle tillämpa tre av bihangen, eftersom det som reglerades där föll under unionens behörighet. I samband med EU:s tillträde till COTIF 1999 gjordes det (som nämns ovan) relativt omfattande ändringar av de bihang som skilde sig från EU-rätten, för att tillgodose EU. Numera har därför merparten av de EU-medlemsstater som vid tillträdet av COTIF 1999 lämnade en förklaring återtagit denna. Som utredningen konstaterar finns det för Sveriges del inget skäl att lämna någon förklaring vid ett tillträde; tvärtom skulle en sådan förklaring sannolikt inte vara förenlig med EU-rätten.

Sverige bör inte lämna några förklaringar eller göra förbehåll mot tillämpligheten av vissa bestämmelser i fördraget

Utöver att en fördragsslutande stat kan förklara att den inte kommer att tillämpa vissa bihang i deras helhet kan den lämna förklaringar och göra förbehåll om att vissa särskilt angivna bestämmelser i grundfördraget eller i bihangen inte ska tillämpas (se t.ex. artikel 28.3 i grundfördraget om skiljeförfarande för att lösa tvister om fördragets tolkning, artikel 1.6 i CIV och artikel 1.6 i CIM om tillämpning av bestämmelserna på endast en del av järnvägsinfrastrukturen samt artikel 2 i CIV och artikel 2 i CUI om undantag i förhållande till den fördragsslutande statens egna medborgare). Staterna är med andra ord folkrättsligt oförhindrade att införa

bestämmelser i sin nationella rätt som avviker från regleringen i COTIF 1999 i dessa avseenden. Prop. 2014/15:58

När det gäller möjligheten att undanta en stats egna medborgare och utlänningar med hemvist i den staten från tillämpningen av reglerna om transportörens ansvar i fall då någon dödas eller skadas (artikel 2 i CIV) delar regeringen – som även ifrågasätter om Sverige med hänsyn till EU-rätten skulle kunna göra ett sådant undantag – utredningens bedömning att det saknas skäl att göra undantag från CIV:s tillämplighet. Detsamma gäller motsvarande undantagsmöjlighet i artikel 2 i CUI.

I fråga om möjligheten att inte tillämpa bestämmelsen om skiljenämnd i artikel 28 i fördraget gavs det en motsvarande möjlighet även i COTIF 1980 (artikel 12.3). Sverige gjorde vid tillträdet inget sådant förbehåll. Det saknas skäl att i samband med tillträdet till ändringsprotokollet göra någon annan bedömning än som då gjordes. I linje med det jämföras skiljedomar med domar när det gäller verkställighet (jfr artikel 32).

Inte heller i övrigt finns skäl att lämna några förklaringar eller göra förbehåll mot enskilda artiklar.

Anmälan av CIV- och CIM-linjer till sjöss

En fördragsslutande stat har möjlighet att anmäla vissa linjer till sjöss till OTIF:s generalsekreterare (artikel 24 i grundfördraget). Linjerna förs sedan in i en s.k. CIV- eller CIM-lista. Konsekvensen av att en linje förs in i en lista är att CIV respektive CIM blir tillämpliga också på en järnvägstransport som ansluter till en sjötransport. Det förutsätter att transporten som helhet har en internationell karaktär och omfattas av ett enda avtal (artikel 1.3 i CIV och artikel 1.4 i CIM). Det kan röra sig om dels tåg färjelinjer där hela järnvägsvagnar med passagerare eller gods transporteras, dels tåg färjelinjer som endast tar passagerare eller gods.

Det finns i dag ett antal tåg färjelinjer mellan Sverige och Danmark och mellan Sverige och Finland. Vidare finns det linjer till sjöss där det transporteras passagerare och gods enligt ett avtal om transport på järnväg utan att det rör sig om tåg färjelinjer. Systemet möjliggör för transportörerna att utfärda biljetter och fraktsedlar för hela den avtalade transportsträckan. I fråga om godstransporter ges också transportören möjlighet att åberopa vissa sjörättsliga ansvarsfrihetsgrunder (artikel 38 i CIM).

Sverige har i dag anmält ett antal CIV- och CIM-linjer enligt COTIF 1980. Enligt utredningens uppfattning finns det inget som talar för att dessa linjer inte ska vara anmälda enligt COTIF 1999. Som utredningen anger bör Sverige således i samband med ett tillträde till ändringsprotokollet anmäla vissa linjer till sjöss som CIV- och CIM-linjer. En sådan anmälan omfattas av regeringens restkompetens enligt 8 kap. 7 § regeringsformen och det krävs därför inte något särskilt bemyndigande från riksdagens sida för en sådan anmälan. Regeringen avser att utse en myndighet som ska meddela generalsekreteraren i OTIF vilka linjer som ska införas i respektive avföras från CIV- och CIM-listan.

Regeringens förslag: Bestämmelserna i COTIF 1999 om beräkningsenhet, ställande av säkerhet, verkställighet, kvarstad och utmätning samt verkan av skiljeförfarande (artiklarna 9, 11, 12 och 32 i grundfördraget) ska gälla som svensk lag. Detsamma ska gälla bihangen om internationell transport av resande och gods på järnväg (CIV och CIM), om nyttjande av vagnar och infrastruktur i internationell järnvägstrafik (CUV och CUI) samt om tekniskt godkännande av järnvägsmateriel som används i internationell trafik (ATMF). Merparten av denna reglering och kompletterande bestämmelser till den ska tas in i en ny lag om internationell järnvägstrafik.

Det ska införas en rätt till ansvarsbegränsning i samband med ersättning för dödsfall och annan personskada enligt artiklarna 27.2 och 28 b i CIV, artiklarna 11.2 och 12 b i CUI och artiklarna 27.2 och 28 b i bilaga 1 till EU:s tågpassagerarförordning. Begränsningsbeloppet, som ska gälla vid internationell trafik, ska bestämmas till 400 000 särskilda dragningsrätter (SDR) per person.

Ändringar i artikel 9 och i CIV, CIM, CUV, CUI och ATMF (bihang A, B, D, E respektive G) som revisionsutskottet beslutar om ska gälla automatiskt i Sverige.

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om sådant tekniskt godkännande av järnvägsmateriel som avses i ATMF (bihang G).

OTIF, medlemsstaternas representanter i organisationen, personer med tjänst hos organisationen och sakkunniga utsedda av organisationen ska även fortsättningsvis ha immunitet och privilegier i vissa fall.

Utredningens förslag överensstämmer i huvudsak med regeringens. Utredningen föreslår att bestämmelsen om särskilda dragningsrätter transformeras till svensk rätt.

Remissinstanserna tillstyrker förslagen eller lämnar dem utan invändning. *A-train* efterlyser en jämförelse mellan EU:s och COTIF:s regler om förhållandet mellan infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag. *Swedac* påpekar att utredningens förslag när det gäller tillämpningen av COTIF 1999, innebär att det införs ytterligare en ordning för tekniskt godkännande av järnvägsmateriel, vid sidan av den som redan tillämpas inom EU. Enligt *Swedac* innebär förslagen att de organ som bistår vid godkännandet av järnvägsmateriel behöver vända sig till två myndigheter för att få tillstånd enligt EU-rätten respektive enligt COTIF.

Skälen för regeringens förslag

En ny lag om internationell järnvägstrafik

Förslagen i anslutning till ett tillträde till COTIF 1999 innebär att fler bestämmelser än i dag ska gälla direkt som svensk lag och att vissa av de bestämmelser som finns i den nuvarande lagen om internationell järn-

vägstrafik ska upphöra att gälla. Dessa ändringar skulle, som utredningen föreslår, kunna göras i den befintliga lagen. Det skulle dock innebära att varje paragraf ändras i sak och numreras om. Regeringen anser därför att övervägande skäl talar för att ersätta den nuvarande lagen med en ny lag om internationell järnvägstrafik. Det kan i sammanhanget nämnas att *Stockholms universitet* förordar att lagen om internationell järnvägstrafik på sikt upphävs och ersätts med en lag som avser både inrikes och internationella järnvägstransporter. Regeringen kan få anledning att återkomma till den frågan i samband med behandlingen av förslagen i Järnvägstrafikutredningens slutbetänkande (SOU 2015:9). Regeringen anser emellertid inte att det utgör ett skäl mot att nu ersätta 1985 års lag om internationell järnvägstrafik med en ny lag.

Metoder för införlivande av internationella avtal i svensk rätt

Ett internationellt avtal som Sverige tillträder blir inte enbart genom tillträdet en del av svensk rätt. Om bestämmelserna i avtalet bedöms kräva ändringar i eller kompletteringar av den svenska lagstiftningen, måste dessa på något sätt införlivas med svensk rätt för att bli tillämpliga. Det finns inga föreskrifter i lag om hur sådana bestämmelser ska införlivas. Ett internationellt avtal kan införlivas med nationell rätt antingen genom att avtalet omarbetas till svensk författningstext i den utsträckning nya bestämmelser krävs (transformering) eller genom att det föreskrivs i lag att bestämmelserna i avtalet ska gälla som lag i Sverige (inkorporering). Valet av metod får göras efter vad som är lämpligt i varje enskilt fall.

Det är bara om bestämmelserna berör myndigheters eller enskildas handlande som ett införlivande blir nödvändigt; berör bestämmelserna i ett avtal uteslutande staten som sådan, dvs. om de avser statens rättigheter och skyldigheter i förhållande till en annan stat eller en internationell organisation, krävs normalt inga särskilda åtgärder för att de ska kunna fullgöras.

Inom transporträtten är det relativt vanligt med inkorporering. Exempelvis Montrealkonventionen inkorporerades genom lagen (2010:510) om lufttransporter. Denna metod har även valts på sjödomsrådet för att införliva 1992 års internationella konvention om upprättandet av en internationell fond för ersättning av skada orsakad av förorening genom olja samt 2003 års protokoll till den konventionen. När Sverige tidigare har tillträtt internationella järnvägsfördrag har också inkorporeringsmetoden varit vanlig. De delar av COTIF 1980 som innehåller bestämmelser som riktar sig till myndigheter och enskilda inkorporerades, med några få undantag, i svensk rätt. Både CIV och CIM hade dessutom redan före tillträdet till COTIF 1980 införlivats med svensk rätt i huvudsak genom inkorporering.

Ramen för införlivande av fördraget med hänsyn till EU-rätten

Sveriges medlemskap i EU har medfört vissa ändringar av det traditionella sättet att se på hur internationella normer blir en del av den svenska rättsordningen. Enligt artikel 216.2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget) ska avtal som ingås av EU vara bindande för unionens institutioner och medlemsstaterna, dvs. även i de fall då en medlemsstat inte är avtalspart. Bestämmelsen innebär att ett internationellt avtal som EU tillträder blir en del av den nationella rätten genom

EU-rätten. Artikel 216.2 utgör således bryggan mellan ett internationellt avtal och EU:s rättsordning och härigenom även nationell svensk lagstiftning.

EU:s behörighet kan antingen vara exklusiv, dvs. avse områden som endast får hanteras av EU, eller delad med medlemsstaterna, dvs. avse områden där medlemsstaterna får utöva sin behörighet i den utsträckning som EU inte utövar sin. Om behörigheten är delad mellan EU och medlemsstaterna, ingås s.k. blandade avtal som ska ratificeras av både EU och medlemsstaterna. De EU-exklusiva delarna av avtalet är rättsligt närmast att jämföras med ett avtal som EU ensamt ingått med tredje land på grund av att EU är exklusivt behörig för hela avtalet. Bestämmelserna i avtalet som omfattas av EU:s exklusiva behörighet blir således en del av EU:s rättsordning. Frågan om huruvida en bestämmelse i ett internationellt avtal omfattas av EU:s exklusiva behörighet eller inte har genom EU-domstolens rättspraxis ansetts vara beroende av om den interna EU-rätten kan komma att påverkas av det internationella åtagandet eller inte. Det är ytterst EU-domstolen som prövar omfattningen av EU:s behörighet.

I det anslutningsavtal som EU ingick med OTIF år 2011 anges det att EU har exklusiv behörighet eller delar behörigheten med medlemsstaterna inom de områden som omfattas av COTIF 1999.

Vid bedömningen av vilken metod för införlivande som bör väljas i det här fallet bör det vägas in att frågor på EU:s exklusiva område normalt sett inte kräver genomförandeåtgärder. Samtidigt är det förstås angeläget att bestämmelserna på de områden där EU och Sverige delar behörighet införlivas.

Omfattningen av EU:s behörighet angavs alltså i allmänna termer i samband med EU:s tillträde till fördraget. Med hänsyn till de till viss del oklara gränserna för EU:s exklusiva behörighet på området och den otydlighet som kan uppstå om bara vissa delar av fördraget införlivas, framstår det som mindre lämpligt att försöka dela upp avtalet utifrån behörighet och bara införliva de delar där EU inte kan antas ha exklusiv behörighet. Tvärtom bör även bestämmelser i fördraget där EU har exklusiv behörighet kunna införlivas med svensk rätt under förutsättning att detta kan anses förenligt med EU-rätten.

Om inkorporering väljs som metod för införlivande, är risken för att bestämmelserna kan komma att påverka den enhetliga och konsekventa tillämpningen av EU-reglerna i princip obefintlig. Kommissionen har också, i ett angränsande lagstiftningsärende angående svenskt tillträde till 2002 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods (ärendet bereds för närvarande inom Regeringskansliet), uttryckligen avrått medlemsstaterna från att dela upp bestämmelserna i ett blandat avtal på grundval av behörighet och föreslagit att dualistiska stater som Sverige i dessa fall införlivar hela avtalet så länge som ordalydelsen i de bestämmelser som omfattas av EU:s exklusiva kompetens inte ändras. Mot denna bakgrund är det regeringens uppfattning att införlivandet av fördraget i svensk rätt, i den utsträckning det är nödvändigt, genomgående bör ske genom inkorporering.

I fördraget finns bestämmelser som riktar sig till de fördragsslutande staterna och endast berör deras inbördes rättigheter och skyldigheter. Regeringen delar utredningens slutsats att dessa bestämmelser inte behöver införlivas med svensk rätt.

Bestämmelserna om nationell rätt, särskilda dragningsrätter och tilläggsbestämmelser (artiklarna 8–10) är gemensamma för bihangen och har flyttats från bihangen till den gemensamma delen av fördraget. Regeringen delar utredningens bedömning att artiklarna om nationell rätt och tilläggsbestämmelser är sådana att de inte ska införlivas med svensk rätt.

I motsats till utredningen anser regeringen, av de skäl som redogörs för ovan, att även artikel 9 om särskilda dragningsrätter bör införlivas med svensk rätt genom inkorporering och inte transformering.

Artiklarna 11, 12 och 32 i grundfördraget innehåller vissa processrättsliga bestämmelser. I artikel 11 finns ett förbud mot att kräva säkerhet för rättegångskostnader vid rättsliga förfaranden som grundas på CIV, CIM, CUV eller CUI. Artikel 12 reglerar verkställighet av domar samt i vilka fall kvarstad får beslutas och utmätning får ske. Slutligen finns i artikel 32 bestämmelser om preskription och verkställighet vid skiljeförfarande. Bestämmelserna i COTIF 1980 som motsvarar artiklarna 12 och 32 i COTIF 1999 har införlivats med svensk rätt genom transformering (se 4 § och 6 § tredje stycket 1985 års lag om internationell järnvägs-transport). Med hänvisning till det som sägs ovan om ramen för införlivande delar regeringen utredningens uppfattning att dessa bestämmelser nu i stället bör inkorporeras i svensk rätt. Detta innebär att de processrättsliga bestämmelserna i både grundfördraget (artiklarna 12 och 32) och bihangen (artiklarna 57, 63.4 och 63.5 i CIV, artiklarna 46, 51.4 och 51.5 i CIM, artikel 11 i CUV samt artiklarna 20 och 24 i CUI) kommer att tillämpas som de är.

För Sverige och andra EU-medlemsstater regleras frågor om behörig domstol och verkställighet även i Bryssel I-förordningen (rådets förordning (EG) nr 44/2001 av den 22 december 2000 om domstols behörighet och om erkännande och verkställighet av domar på privaträttens område). En omarbetad version av förordningen (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) började tillämpas den 10 januari 2015. När det gäller förhållandet mellan de aktuella bestämmelserna i fördraget och Bryssel I-förordningarna framgår det av artikel 71 i respektive förordning att den inte ska inverka på konventioner som medlemsstaterna har tillträtt och som på särskilda områden reglerar domstolars behörighet eller erkännande eller verkställighet av domar. COTIF 1980 tillhör den kategori av konventioner som Sverige hade tillträtt vid tiden för Bryssel I-förordningarna. Även om revideringarna av COTIF 1980 har varit omfattande, är COTIF 1999 ett ändringsprotokoll till det grundläggande instrumentet. Regeringen delar därför utredningens bedömning att fördraget bör anses vara en sådan särskild konvention som ska anses ha företräde framför Bryssel I-förordningarna. Regeringen delar också utredningens bedömning att fördragets bestämmelser i denna del genom EU:s tillträde utgör en del av EU-rätten och att artikel 67 i Bryssel I-förordningarna,

som anger att Bryssel I-förordningarna inte påverkar EU-rättsliga regler som kan finnas på särskilda områden, medför att fördraget ska anses ha företräde framför förordningarna även på den grunden.

Då fördragets bestämmelser ska tillämpas krävs det kompletterande bestämmelser. Regeringen delar utredningens bedömning att nuvarande bestämmelser om verkställighet av utländska domar i 5 och 6 §§ lagen om internationell järnvägstrafik i sak bör behållas. Det bör dock göras en justering i förhållande till nuvarande 5 § på så sätt att hänvisning sker till de grundläggande gemensamma bestämmelserna om verkställighet i artiklarna 12 och 32 i grundfördraget.

Bihang A, B, D och E till COTIF bör gälla som svensk lag

Regeringen föreslår i likhet med utredningen att bihang A (CIV), B (CIM), D (CUV) och E (CUI) ska gälla som svensk rätt. Bestämmelserna i dessa bihang berör förhållandet mellan myndigheter och enskilda. De måste därför införlivas med svensk rätt genom lag. Bestämmelserna är så fullständiga att de kan tillämpas utan kompletterande bestämmelser.

När det gäller *A-trains* önskemål om en jämförelse mellan EU:s och COTIF:s regler om förhållandet mellan infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag konstaterar regeringen att frågan behandlas i CUI (artikel 5 bis). EU-rättsliga bestämmelser måste uppfyllas av parterna i nyttjandeavtalet och påverkas inte av de skyldigheter som avtalsparterna har enligt CUI. I CUI anges en inte uttömmande lista över områden som avses. För svensk del måste avtalsparterna t.ex. uppfylla vissa offentlig-rättsliga förpliktelser som följer av järnvägslagen och som grundar sig på EU-direktiv, bl.a. i fråga om förutsättningarna för att licens ska beviljas och säkerhetsintyg ska utfärdas.

Som framgår av avsnitt 4 tillämpas redan RID i dess lydelse enligt COTIF 1999. Förordningen (2006:311) om transport av farligt gods bör såvitt avser 3 § ändras så att hänvisning sker till COTIF 1999 i stället för till 1980 års fördrag. I övrigt krävs det inte någon författningsändring med anledning av RID.

De delar av fördraget som lagtexten hänvisar till ska bifogas lagtexten. COTIF 1999 är skriven på tre originalspråk: franska, engelska och tyska. Om texterna på originalspråken inte överensstämmer, gäller den franska texten framför den engelska och tyska. Det är lämpligt att, utöver den franska texten, kungöra den engelska texten. Liksom tidigare bör också en svensk översättning publiceras tillsammans med de franska och engelska språkversionerna.

En rätt till ansvarsbegränsning bör införas vid ersättning för dödsfall och andra personskador

Om en person dödas eller tillfogas annan personskada har han eller hon rätt till ersättning enligt bestämmelser i CIV och CUI. Enligt dessa bestämmelser ska ersättning betalas för vissa särskilt angivna kostnader, men den närmare ersättningen bestäms i viss utsträckning i nationell rätt. Ansvar för inkomstförlust och underhåll till efterlevande får dock inte begränsas till ett lägre belopp än motsvarande 175 000 särskilda dragningsrätter (SDR), dvs. ca 1 750 000 kr. Ett belopp om 175 000 SDR är alltså det lägsta begränsningsbelopp som får föreskrivas i nationell rätt.

Ersättningskyldigheten för personskador är i dessa fall för närvarande obegränsad enligt svensk rätt. Det följer av att det i 2 kap. 5 § järnvägs- trafiklagen (1985:192) föreskrivs att ersättningen ska beräknas enligt 5 kap. och 6 kap. 1 och 3 §§ skadeståndslagen (1972:207).

Flera skäl talar för att införa en rätt till ansvarsbegränsning. Statens Järnvägar (SJ) har bolagiserats och avregleringen av marknaden för persontransporter på järnväg har lett till att ett antal andra operatörer etablerat sig. Verksamheten bedrivs alltså på mer marknadsmässiga villkor än tidigare. Det har i sin tur lett till ett ökat behov av ansvarsförsäkringar. Försäkringsbolagen har även när det gäller de mindre operatörerna ibland satt premierna högt, enligt utredningen sannolikt på grund av svårigheterna att i förväg beräkna riskerna. Visserligen tillåter de nuvarande kraven på operatörlicens enligt Transportstyrelsens riktlinjer att försäkringen begränsas till 300 miljoner kronor per incident. Transportörer som bedriver passagerartrafik har dock inte sällan behov av ytterligare försäkring, eftersom kostnaden för skador vid exempelvis en kollision mellan två fullsatta persontåg kan komma att uppgå till betydligt högre belopp. Behovet av försäkringstäckning förstärks ytterligare genom att EU:s tågpassagerarförordning kräver full försäkring av passageraransvaret (artikel 12). Transportörerna tvingas därför inte sällan teckna tilläggsförsäkringar utöver den obligatoriska försäkringen. För att underlätta för försäkringsgivarna att beräkna riskerna vid försäkring av transportörens passageraransvar bör, som utredningen föreslår, en regel om ansvarsbegränsning införas. Därigenom minskar behovet av marginaler vid premiesättningen, vilket i sin tur skulle kunna leda till sänkta transportkostnader och i förlängningen även lägre biljettpriser. Bestämmelsen bör i likhet med motsvarande bestämmelse i sjölagen (jfr 10 kap. 5 §) utformas som en rätt för transportören eller infrastrukturförvaltaren att begränsa sitt ansvar.

En annan fråga är på vilken nivå ansvarsbegränsningen bör ligga. En grundläggande utgångspunkt är att passagerarna ska garanteras en fullgod ersättning vid dödsfall och andra personskador. Det faktum att det finns ett behov av att underlätta för transportörerna att försäkra sitt ansvar till en rimlig kostnad får inte medföra att de drabbade inte får tillräcklig ersättning.

Bestämmelser om begränsning av transportörens ansvar för dödsfall och andra personskador som drabbar passagerare finns i flera transporträttsliga konventioner.

På luftfartens område har transportörens strikta ansvar för dödsfall och andra personskador begränsats till 100 000 SDR per passagerare (artikel 21 i Montrealkonventionen från år 1999). Utöver detta belopp svarar transportören endast om transportören eller någon denne svarar för har varit vårdslös.

I den ovan nämnda Atenkonventionen om passagerartransporter till sjöss uppgår begränsningsbeloppet till 400 000 SDR (vilket motsvarar cirka 4 miljoner kronor). Begränsningsbeloppet svarar mot vad som i dag allmänt sett kan anses utgöra en rimlig avvägning mellan behovet av att ge passagerarna ett fullgott ersättningsrättsligt skydd och möjligheten att till ett rimligt pris försäkra ansvaret. Regeringen delar utredningens uppfattning att det därmed också är ett lämpligt belopp för rätten till ansvarsbegränsning enligt CIV och CUI. Som utredningen föreslår bör

begränsningsbeloppet endast omfatta ersättning för inkomstförlust och underhåll till efterlevande.

Begränsningsbeloppet om 400 000 SDR bör, som utredningen föreslår, även gälla för skador som regleras av tågpassagerarförordningen vid internationell järnvägstrafik. Järnvägsutredningen föreslår i sitt slutbetänkande en motsvarande bestämmelse som även gäller inrikes järnvägstrafik.

Bihang G (ATMF) bör gälla som svensk lag

På samma sätt som de civilrättsliga bihangen föreslås införlivade genom en inkorporering i en ny lag om internationell järnvägstrafik, bör ATMF (bihang G), som är en i huvudsak offentlighetsreglering, inkorporeras. Regeringen delar utredningens uppfattning att detta lämpligen bör ske i järnvägslagen, eftersom den innehåller annan offentlighetsreglering. När det gäller *Swedacs* synpunkter stämmer det att det sedan tidigare finns nationella bestämmelser som bygger på EU-direktiv och som delvis överlappar regleringen i bihang G. I huvudsak motsvarar dock OTIF:s regler EU:s interna lagstiftning på området för nyttjande i trafik såväl inom EU som inom COTIF:s geografiska tillämpningsområde. När det gäller *Swedacs* fråga om fördelningen av uppgifter mellan myndigheter avser regeringen att återkomma i samband med förordningsändringar.

Föreskrifter om tekniska standarder och godkännande av järnvägsfordon

Enligt artiklarna 5 och 6 i APTU får en stat ge in en ansökan om validering av en teknisk standard respektive en ansökan om antagande av en enhetlig teknisk föreskrift. Som utredningen konstaterar är detta något som faller inom regeringens normgivningskompetens. Något bemyndigande av riksdagen krävs därför inte. Regeringen avser att i förordning utpeka Transportstyrelsen som behörig myndighet för att lämna in ansökningar enligt COTIF 1999.

Detsamma gäller i fråga om godkännande av järnvägsfordon enligt artiklarna 5 och 10 i ATMF.

I övrigt instämmer regeringen i utredningens bedömning att bihang F (APTU) bör införlivas i svensk rätt genom inkorporering i förordning och, om det blir nödvändigt, genom föreskrifter av Transportstyrelsen.

Lagen om immunitet och privilegier i vissa fall bör ändras

I samband med att Sverige tillträder COTIF 1999 bör en följdändring göras i lagen (1976:661) om immunitet och privilegier i vissa fall, så att hänvisningen till COTIF 1980 ändras till att avse COTIF 1999.

De ändringar som revisionsutskottet beslutar om i artikel 9 i fördraget och bihangen CIV, CIM, CUV, CUI och ATMF bör gälla automatiskt i Sverige

Internationella avtal antas och ändras i allmänhet vid en diplomatkonferens. För att ett sådant avtal eller en ändring i ett avtal ska bli bindande för en fördragsslutande stat krävs, som framgår av avsnitt 6, normalt någon form av viljeförklaring (ratifikation eller motsvarande) från den statens regering; i

Sverige måste riksdagen godkänna avtalet eller ändringen, om den förutsätter att svensk lag ändras eller upphävs eller att ny lag stiftas.

Vissa internationella avtal, däribland COTIF 1999, innehåller bestämmelser om ett förenklat ändringsförfarande. Ändringar kan beslutas på olika sätt. Enligt huvudregeln ska OTIF:s generalförsamling besluta när det gäller förslag som syftar till ändring av fördraget. Beslut om ändringar i mindre centrala bestämmelser kan däremot fattas av särskilda utskott inom OTIF, nämligen revisionsutskottet, fackutskottet RID och det tekniska expertutskottet. De ändringar revisionsutskottet kan besluta om blir bindande för de fördragsslutande staterna ett år efter det att generalsekretären underrättat dem om ändringarna (artikel 35). De fördragsslutande staterna kan dock invända mot ändringarna inom fyra månader från underrättelsen. Om en fjärdedel av staterna invänder mot ändringarna, träder de inte i kraft.

För Sveriges del har det förenklade förfarandet i vissa fall inneburit att det var svårt att i tid överföra en beslutad ändring till svensk rätt, eftersom riksdagen först skulle ta ställning till om Sverige skulle invända mot en beslutad ändring eller inte och därefter pröva frågan om införlivande av ändringarna.

Riksdagen kan i fråga om en internationell överenskommelse som har införlivats med svensk lag genom inkorporering föreskriva att även framtida ändringar i avtalet automatiskt ska gälla här i landet (10 kap. 9 § regeringsformen). Ett sådant beslut får endast avse framtida ändringar av begränsad omfattning. Riksdagen kan fatta ett sådant beslut om minst tre fjärdedelar av de röstande och mer än hälften av riksdagens ledamöter röstar för det. Riksdagens beslut kan också fattas i den ordning som gäller för stiftande av grundlag (se 10 kap. 6 § andra stycket regeringsformen).

Med stöd av de nämnda bestämmelserna i regeringsformen infördes 3 a § i lagen om internationell järnvägstrafik. Enligt den paragrafen gäller de ändringar i CIV och CIM i COTIF 1980 som har beslutats av revisionsutskottet automatiskt i Sverige.

Enligt COTIF 1999 är revisionsutskottet (liksom enligt COTIF 1980) behörigt att besluta om ändringar i CIV och CIM. Därutöver är utskottet behörigt att besluta om vissa ändringar i de gemensamma bestämmelserna och ändringar i de nya bihangen CUV, CUI, APTU och ATMF.

Frågan om huruvida revisionsutskottets befogenheter enligt COTIF 1980 tillgodosåg regeringsformens krav på att ändringarna ska vara av begränsad omfattning granskades av Lagrådet vid införandet av det förenklade förfarandet (prop. 1990/91:43 s. 27 f. och s. 37 f.). Lagrådet noterade att vissa bestämmelser kunde komma att få beaktansvärd materiell betydelse, men framhöll särskilt att COTIF 1980 med bihang utgjorde ett väl utbyggt regelverk som omfattades av åtskilliga länder och att en enskild stat i praktiken ändå hade ett mycket begränsat handlingsutrymme, om en ändring gjorts som för den staten framstod som mindre lämplig.

Sedan Lagrådets yttrande har EU tillträtt COTIF 1999. Regeringen konstaterar att Sveriges utrymme att som enskild stat motsätta sig automatiska ändringar härigenom ytterligare har kringkurits; på de områden där EU har exklusiv behörighet har Sverige inget utrymme att agera, och på de områden där EU och medlemsstaterna delar behörighet

kräver lojalitetsplikten att medlemsstaterna samordnar sina synpunkter och verkar för lösningar som är i EU:s intresse.

Även sett till de sakfrågor som revisionsutskottet kan besluta om bedömer regeringen, liksom utredningen, att de ändringar som revisionsutskottet getts rätt att besluta om (se artikel 33) är av begränsad omfattning.

När det gäller bestämmelserna i grundfördraget är revisionsutskottet behörigt att besluta om ändringar av artikeln om särskilda dragningsrätter och om granskning av OTIF:s räkenskaper. Sistnämnda bestämmelse är av sådan karaktär att den inte behöver införlivas med svensk rätt. När det gäller bestämmelsen om särskilda dragningsrätter (artikel 9) föreslår utredningen att den ska införlivas med svensk rätt genom transformering. Som redogörs för ovan anser regeringen emellertid att bestämmelsen ska inkorporeras. Detta gör också att det finns förutsättning för en förtida inkorporering av ändringar av artikeln.

Revisionsutskottet är i princip behörigt att besluta om ändringar i CIV och CIM med undantag för ändringar av reglerna om tillämpningsområdena, transportörens ansvar, förlust av rätten att åberopa begränsning av skadeståndsansvar och vissa regler om framställande av anspråk. Det som utskottet nu kan ändra i de bihangen motsvarar i huvudsak de regler i CIV och CIM som utskottet varit behörigt att ändra enligt COTIF 1980. Det saknas därför även i sak skäl att göra någon annan bedömning i frågan om ändringarna är av begränsad omfattning än den som Lagrådet gjorde vid införandet av 3 a § i 1985 års lag om internationell järnvägstrafik.

Revisionsutskottet är också behörigt att ändra ett antal bestämmelser i CUV, CUI och ATMF. Från revisionsutskottets behörighet undantas samma slags bestämmelser som när det gäller CIV och CIM. Regeringen föreslår ovan att CUV, CUI och ATMF ska inkorporeras. Även de ändringar som kan bli aktuella i dessa bihang får anses vara av begränsad omfattning och bör alltså i förväg kunna inkorporeras i svensk rätt.

När det gäller APTU och RID delar regeringen utredningens bedömning att dessa bihang ska införlivas med svensk rätt på annat sätt än genom lag (och att det kan förutses att de ändringar revisionsutskottet får besluta om också kommer att rymmas inom regeringens behörighet). Regeringen bedömer alltså att ändringar i de bihangen inte kommer att behöva underställas riksdagen och frågan om förtida inkorporering blir därmed inte aktuell.

Tolkningen och tillämpningen av COTIF 1999

Eftersom EU har tillträtt fördraget, har EU-domstolen behörighet att tolka hela fördraget, alltså både de delar av fördraget där EU har exklusiv behörighet (som när det gäller ATMF) och de delar där EU och medlemsstaterna har delad behörighet. Nationella domstolar har således inget utrymme att göra andra tolkningar av bestämmelsernas innebörd än den EU-domstolen gör. Av artikel 267 i EUF-fördraget följer att nationella domstolar får, om de anser att ett beslut i frågan är nödvändigt för att döma i saken, begära att EU-domstolen meddelar ett förhandsavgörande. Högsta domstolen är i ett sådant fall skyldig att föra frågan vidare till EU-domstolen.

Genom EU:s tillträde har COTIF 1999 i delar av fördraget där EU har exklusiv behörighet blivit en del av EU:s rättsordning. Den s.k. frikopplingsklausulen mellan EU och OTIF innebär att EU:s sekundärrätt, såsom förordningar och direktiv, har företräde. Normhierarkin inom EU innebär dock att sekundärlagstiftningen måste tolkas konformt med COTIF 1999 (EU-domstolens avgörande C-40/72 Schröder KG mot Tyskland).

8 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Regeringens förslag: Den nya lagen och lagändringarna ska träda i kraft den dag som regeringen bestämmer. Ändringen i lagen om marknadsdomstol m.m. ska dock träda i kraft den 1 juni 2015.

Den nya lagen om internationell järnvägstrafik ska ersätta 1985 års lag i samma ämne. Den äldre lagen ska dock gälla för transport som har påbörjats före ikraftträdandet.

Utredningens förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna tillstyrker förslagen eller har inte några invändningar. *Transportstyrelsen* noterar att de nya reglerna blir tillämpliga på transporter som omfattas av trafikeringsavtal som ingåtts före ikraftträdandet, men bedömer att detta inte kommer att medföra några problem.

Skälen för regeringens förslag: Mot bakgrund av att Sverige är en av få stater anslutna till OTIF som ännu inte har tillträtt COTIF 1999 anser utredningen att det är angeläget att ett tillträde sker så snart som möjligt. Regeringen delar den uppfattningen. För Sveriges del träder COTIF 1999 i kraft den dag som ratifikationsinstrumentet deponeras. Med hänsyn till att det inte går att förutse exakt när fördraget kommer att träda i kraft i förhållande till Sverige bör regeringen få möjlighet att bestämma tidpunkten för ikraftträdandet av den nya lag och de lagändringar som föreslås i denna proposition. Den nya lagen om internationell järnvägstrafik ersätter 1985 års lag i samma ämne. När den nya lagen träder i kraft bör därför 1985 års lag upphävas.

För att det ska vara lätt för de berörda på järnvägsmarknaden att avgöra vilket av regelsystemen som gäller för en transport anser utredningen att det krävs en övergångsbestämmelse. Bestämmelsen bör tydligt utpeka en brytdag där COTIF 1999 börjar gälla. Mot den bakgrunden föreslår utredningen att om en gods- eller persontransport påbörjats före ikraftträdandet av den nya lagen, men avslutas efter dess ikraftträdande, bör äldre bestämmelser om ansvar m.m. mellan transportör och kund fortsätta att gälla. Det innebär att för de transporterna tillämpas hittillsvarande rätt. Som *Transportstyrelsen* uppmärksammar medför övergångsbestämmelsen att den nya regleringen kan komma att tillämpas på transporter som omfattas av äldre trafikeringsavtal. Det har varken under utredningens

gång eller under remissbehandlingen av förslagen framkommit att detta skulle leda till några tillämpningssvårigheter.

För en passagerare vars resa omfattas av reglerna i tågpassagerarförordningen tillämpas dessutom CIV:s regler från COTIF 1999 redan i dag. Det torde därmed röra sig om ett litet antal transporter som träffas av övergångsbestämmelserna.

Regeringen delar utredningens bedömning att det i övrigt inte krävs några övergångsbestämmelser, utan de nya bestämmelserna kan tillämpas direkt när de träder i kraft.

9 Konsekvenser

Regeringens bedömning: De föreslagna ändringarna bedöms ha positiva effekter för företagen. De bedöms kunna innebära en besparing för transportörerna, eftersom de får en regressrätt mot infrastrukturförvaltaren.

Den kostnadsökning som förslaget kan medföra för Trafikverket och Transportstyrelsen bedöms rymmas inom ramen för befintliga anslag för myndigheterna.

Utredningens bedömning överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna har med undantag för *Regelrådet* inga särskilda synpunkter. Regelrådet avstyrker förslaget med hänvisning till att de administrativa kostnaderna anses vara ofullständigt beskrivna.

Skälen för regeringens bedömning: Att ha en fungerande godstrafik på järnväg är centralt för svensk exportindustri. År 2012 körde tretton järnvägsföretag till eller från det svenska järnvägsnätet, varav nio körde godstrafik och fyra passagerartrafik.

Lagförslagen innebär att COTIF 1999 med bihang kommer att tillämpas på den internationella järnvägstrafiken. I stora drag är regleringen likartad med vad som gäller i dag, men en skillnad är att COTIF 1999 skiljer mellan infrastrukturförvaltare och transportörer. Detta innebär att COTIF 1999 är bättre anpassad till hur det numera faktiskt ser ut på den svenska marknaden. Med anledning av synpunkten från *Regelrådet* om att de administrativa kostnaderna är bristfälligt redovisade konstaterar regeringen att den berörda branschen välkomnar regleringen. Regeringen bedömer att konsekvenserna av den föreslagna regleringen så långt som det är möjligt har beskrivits och att fördelarna med regleringen mer än uppväger de administrativa kostnaderna.

En skillnad i CIV och CIM (bihang A och B) är att beloppsbegränsningen har höjts i förhållande till tidigare i fråga om gods och resgods m.m. Dessutom innefattar regeringens förslag ytterligare en begränsning som gäller personskador till 400 000 SDR. Detta ansvar har hittills varit obegränsat. Det är en anpassning till vad som gäller för skador på fartygspassagerare. Ytterligare en skillnad i CIV är att passagerare kan få viss kompensation för exempelvis kost och logi vid förseningar, vilket de inte kan enligt hittillsvarande CIV.

En central bestämmelse är den om transportörernas regressrätt i förhållande till infrastrukturförvaltarna (artikel 8.1c i CUI). De som transporterar gods eller passagerare och tvingas betala skadestånd i enlighet med CIV eller CIM har rätt att kräva ersättning av en infrastrukturförvaltare som orsakat skadan. Denna reglering, som är tvingande, kommer att få konsekvenser för både transportörerna och infrastrukturförvaltarna. Regressrätten kan förväntas få ett visst ekonomiskt genomslag. Utredningen bedömer att den årliga kostnaden för Trafikverket till följd av regresskrav kan beräknas bli ca 25 miljoner kronor. På motsvarande sätt kan de transportörer som kör godstrafik komma att få ersättning för de merkostnader de haft med cirka 25 miljoner kronor per år på grund av införandet av regressbestämmelsen. Transportörer som kör persontrafik bedöms däremot inte påverkas ekonomiskt av att det införs en regressrätt.

Eftersom regressbestämmelsen medför att det i vart fall på godstrafiksidan kommer att få ekonomiska konsekvenser att orsaka förseningar, kan det förutses att infrastrukturförvaltarna i högre grad än i dag kommer att försöka undvika detta genom att arbeta mer förebyggande. Det är till stor nytta för köpare av varor, som kommer att drabbas mindre av förseningar. Även passagerare och de som transporterar passagerare vinner sannolikt på att kostnaden för förseningar läggs på den part som har bäst möjlighet att motverka dessa.

En annan nyhet i förhållande till dagens reglering är infogandet av flera nya bihang. Exempelvis CUV och CUI är nya civilrättsliga regleringar vid nyttjande av vagnar och infrastruktur. Flertalet bestämmelser är dock dispositiva, så avtalsinnehållet kommer även i fortsättningen i stora delar att bestämmas av parterna själva. Dessutom tillämpar godstransportörerna redan i dag i praktiken reglerna i CUV.

Också APTU och ATMF (bihang F och G) är nya. Dessa innehåller offentligrättsliga regler för att möjliggöra driftskompatibilitet i fråga om tekniska standarder och tekniskt godkännande m.m. En stor del av regleringen motsvaras av liknande EU-rättsliga regler, som redan är genomförda i svensk rätt. Skillnaden mot vad som gäller i dag kommer därför att bli begränsad.

Som framgår kommer konsekvenserna för företagen till stora delar att bero på om de väljer COTIF 1999 i de många fall där fördraget är dispositivt eller om de avtalar på annat sätt. Utöver regressbestämmelsen innehåller COTIF 1999 inte några nyheter med större ekonomiska konsekvenser för företagen. Möjligen kan den föreslagna beloppsbegränsningen om 400 000 SDR underlätta för försäkringsgivarna att bedöma riskerna vid försäkring av operatörernas passageraransvar. Det kan emellertid inte väntas medföra några ekonomiska konsekvenser av betydelse.

Kostnader som kan komma att krävas av Trafikverket på grund av transportörernas regressrätt kan, som nämns ovan, förväntas bli ca 25 miljoner kronor årligen. Trafikverkets totala banavgiftsintäkter är ca 500 miljoner kronor årligen.

Enligt uppgifter från Trafikverket kan myndigheten komma att utveckla de redan i dag befintliga incitamenten (viten och bonusar) i avtalen med entreprenörer, för att på så sätt försäkra sig om en godtagbar kvalitet i utförande av entreprenader i tågtrafiken och därigenom få ner kostnaderna för regressen.

Utöver kostnaden för regressen kan införandet av COTIF 1999 komma att påverka nivåerna på de lagstadgade kvalitetsavgifterna och nivåerna för banavgifter.

Regeringen delar därmed utredningens bedömning att de redovisade kostnaderna kan finansieras inom ramen för befintliga anslag för Trafikverket.

Transportstyrelsen arbetar redan i dag med föreskrifter på järnvägsområdet. Myndigheten beviljar tillstånd att bedriva verksamhet, utfärdar godkännande t.ex. av fordon och bedriver tillsyn.

I fråga om ATMF (bihang G) finns i artikel 13 ett krav på register över fordon. Transportstyrelsen gör bedömningen att det inte behöver införas ett nytt register, utan att Sverige uppfyller kravet med de register som redan finns på grund av EU-regleringen (artikel 33 i direktiv 2008/57/EG av den 17 juni 2008 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom gemenskapen). Fordonsregistret förs av Transportstyrelsen.

I fråga om godkännanden enligt ATMF gör Transportstyrelsen bedömningen att de flesta vagnar som går i internationell trafik, dvs. godsagnar, är utformade så att de uppfyller kraven i COTIF 1999. Detta innebär att de inte behöver något kompletterande godkännande. Antalet ansökningar om godkännande enligt ATMF gällande personvagnar bedöms vara obetydligt. Transportstyrelsen kommer att ta ut avgifter för godkännanden enligt ATMF, om det skulle visa sig att sådana godkännanden kommer att utfärdas. Kostnaderna för denna verksamhet bedöms rymmas inom befintlig ram för Transportstyrelsens avgiftsfinansierade verksamhet.

COTIF 1999 bedöms inte ha någon påverkan på Transportstyrelsens tillsyn av företag med tillstånd att utföra järnvägstrafik.

Sammanfattningsvis kommer införandet av COTIF 1999 inte att innebära någon större skillnad för Transportstyrelsens del. Regeringen bedömer därmed, i likhet med utredningen, att det eventuella merarbetet kan rymmas inom befintlig ram för Transportstyrelsens anslag.

10 Författningskommentar

10.1 Förslaget till lag om internationell järnvägstrafik

Genom lagen om internationell järnvägstrafik inkorporeras huvuddelen (bihang A, B, D och E) av fördraget om internationell järnvägstrafik (COTIF) av den 9 maj 1980 i dess lydelse enligt ändringsprotokollet av den 3 juni 1999 (COTIF 1999). Bihang C, F och G införlivas med svensk rätt på annat sätt. Lagen ersätter lagen (1985:193) om internationell järnvägstrafik, men stämmer till sin uppbyggnad och sitt innehåll nära överens med den lagen. Nya bestämmelser i förhållande till 1985 års lag är framför allt de som föranleds av 1999 års ändringsprotokoll och då särskilt de reviderade och nya bihangen till fördraget. Även en kompletterande bestämmelse (3 §) till Europaparlamentets och rådets

Lagens tillämpningsområde

1 § Denna lag tillämpas på sådan järnvägstrafik som regleras i fördraget om internationell järnvägstrafik (COTIF) av den 9 maj 1980 i dess lydelse enligt ändringsprotokollet av den 3 juni 1999.

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).

Bestämmelsen i 3 § tillämpas även vid internationell järnvägstrafik som omfattas av tågpassagerarförordningen.

Paragrafen anger lagens tillämpningsområde. Övervägandena finns i avsnitt 7.

Enligt *första stycket* tillämpas lagen på sådan järnvägstrafik som regleras i COTIF 1999. Fördraget består av ett grundfördrag och 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. Bihangen innehåller enhetliga regler för internationella transporter (bihang A–D) och enhetliga regler för nyttjande av infrastruktur samt för krav på järnvägsmateriel som ska användas i internationell järnvägstrafik (bihang E–G).

Den närmare avgränsningen av lagens tillämpningsområde bestäms av tillämpningsområdet för reglerna i bihang A, B, D och E.

Bihang A (CIV) tillämpas på avtal om transport på järnväg av resande mot betalning när avreseplatsen och destinationsplatsen finns i olika medlemsstater (artikel 1.1 i CIV). Detta gäller även om transporten innefattar en inrikes transport på väg eller en inre vattenväg, t.ex. på insjöar, floder eller kanaler (artikel 1.2 i CIV). CIV är vidare tillämpligt även om en del av transporten sker genom en sjötransport eller en gränsöverskridande transport på en inre vattenväg, under förutsättning att den 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 grundfördraget). 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.

Tillämpningsområdet för bihang B (CIM) motsvarar i stort sett det som gäller för CIV. CIM, som gäller godstransporter, är således tillämpligt på avtal om transport av gods på järnväg mot betalning, när platsen där godset tas emot och den plats där godset ska lämnas ut finns i två olika fördragsslutande stater (artikel 1.1 i CIM). Om bara en av dessa platser finns i en fördragsslutande stat, kan parterna komma överens om att CIM ändå ska tillämpas (artikel 1.2 i CIM). På samma sätt som när det gäller CIV kan CIM tillämpas på hela transporten även om en del av transporten sker på väg eller till sjöss (artikel 1.3 och 1.4 i CIM).

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

Bihang D (CUV) tillämpas på bilaterala eller multilaterala avtal om nyttjande av järnvägsvagnar för utförande av transporter enligt CIV och CIM (artikel 1). Bestämmelserna tillämpas vid olika former av vagnsuthyrning, t.ex. när järnvägsföretag använder varandras vagnar för en internationell transport enligt CIV eller CIM. 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. Därmed är inte heller denna lag tillämplig. Exempelvis tillämpas i sådana fall i skadestandsfrågor allmänna skadestandsrättsliga regler.

Bihang E (CUI) är tillämpligt på avtal om nyttjande av järnvägsinfrastruktur för transporter enligt CIV och CIM (artikel 1.1). Det är tillräckligt att ett tåg utför en internationell transport av resande eller gods för att trafikeringsavtalet ska omfattas av bestämmelserna i bihang E. Det saknar betydelse om parterna har avtalat om ersättning för utnyttjandet eller inte. CUI är tillämpligt även när järnvägsinfrastrukturen förvaltas eller utnyttjas av stater eller statliga institutioner eller organisationer. Bestämmelserna reglerar infrastrukturförvaltarens och transportörens ansvar i förhållande till varandra och till den andra partens personal. CUI reglerar däremot inte transportörens eller infrastrukturförvaltarens ansvar i förhållande till sin egen personal (eller andra personer som de anlitar för att utföra sina uppgifter). Bestämmelserna är inte heller tillämpliga på transportörens eller infrastrukturförvaltarens ansvar i förhållande till tredje man.

Bestämmelserna i CUI om bl.a. nyttjandeavtalets innehåll samt transportörens och infrastrukturförvaltarens skyldigheter påverkar inte de skyldigheter parterna i avtalet 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 i CUI). Bland annat måste hänsyn tas till de EU-förpliktelser som är genomförda i järnvägslagen (2004:519). Dessa offentlighetsrättsliga bestämmelser anger t.ex. förutsättningarna för att licens och säkerhetsintyg ska beviljas, vilket i sin tur är villkor för att få bedriva järnvägstrafik.

I *andra stycket* upplyses om att bestämmelser om internationell järnvägstrafik också finns i tågpassagerarförordningen. Huvuddelen av reglerna i CIV har införlivats med förordningen, vars reglering således överlappar den i COTIF 1999. Av EU-rätten följer att domstolar och andra myndigheter i medlemsstaterna är skyldiga att tillämpa EU-förordningar framför övrig nationell rätt i den utsträckning som de reglerar samma sak. Samtidigt har EU tillträtt COTIF 1999. CIV i dess helhet utgör därmed en del av EU-rätten. Enligt en 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. I den utsträckning som tågpassagerarförordningen är tillämplig ska vid internationella transporter bestämmelserna i förordningen tillämpas i första hand. Tolkningen av förordningen måste dock ske i enlighet med COTIF 1999.

I *tredje stycket* anges att 3 § även kompletterar tågpassagerarförordningen vid internationella transporter. Ansvarsbegränsningsregeln i 3 § är

enbart tillämplig vid internationella transporter som omfattas av antingen bestämmelserna i CIV eller i tågpassagerarförordningen. Ansvarsbegränsningsregeln gäller alltså inte för parterna i ett transportavtal som endast omfattar en inrikes transport.

Internationella bestämmelser som ska gälla som svensk lag

2 § Som svensk lag ska gälla originaltexterna av bestämmelserna i fördragets

1. artiklar 9, 11, 12 och 32,
2. bilang A för avtal om internationell transport av resande på järnväg,
3. bilang B för avtal om internationell transport av gods på järnväg,
4. bilang D för avtal om nyttjande av vagnar i internationell järnvägstrafik, och
5. bilang E för avtal om nyttjande av infrastruktur i internationell järnvägs- trafik.

Första stycket gäller inte till den del bestämmelserna uteslutande reglerar de fördragsslutande staternas förpliktelser mot varandra eller mot Mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik (OTIF).

Om originaltexterna skiljer sig åt, gäller den franska texten.

De franska och engelska originaltexterna av fördraget i de delar som anges i första stycket och en översättning av dessa till svenska finns intagna som en bilaga till denna lag.

Paragrafen innebär att huvuddelen av COTIF 1999 inkorporeras i svensk rätt. Övervägandena finns i avsnitt 7.

I *första stycket* anges vilka bestämmelser i grundfördraget och vilka bilang till fördraget som ska gälla som svensk lag.

Av bestämmelserna i grundfördraget inkorporeras artiklarna 9, 11, 12 och 32. Övriga bestämmelser i grundfördraget behandlar OTIF:s ekonomi, organisation och förvaltning. Dessa införlivas inte i svensk rätt.

I artikel 9 finns bestämmelser om s.k. beräkningsenheter, som används för att ange olika begränsningsbelopp i CIV, CIM och CUI. Med beräkningsenhet avses särskilda dragningsrätter (SDR) såsom de definieras av Internationella valutafonden.

I artikel 11 finns en bestämmelse som riktar sig till myndigheter, särskilt domstolar. Genom den införs ett förbud mot att kräva säkerhet för betalning av rättegångskostnader i rättsliga förfaranden som grundas på reglerna i CIV, CIM, CUV eller CUI.

I artikel 12 regleras verkställighet av domar. När en dom (som har meddelats av en behörig domstol efter parternas hörande eller genom tredskodom) får verkställas enligt den lagstiftning som tillämpas av domstolen, ska domen vara verkställbar i alla andra fördragsslutande stater så snart de formella förutsättningar har uppfyllts som gäller i den stat där domen ska verkställas. Det får alltså inte göras någon ny prövning av själva saken. Dessa bestämmelser är även tillämpliga på förlikning som har träffats inför domstol. I 4 och 5 §§ finns bestämmelser som kompletterar artikel 12, bl.a. om förfarandet för att förklara en utländsk dom verkställbar i Sverige.

Frågor om verkställighet av domar regleras också i Bryssel I-förordningen. Detsamma gäller frågor om behörig domstol (jfr artiklarna 57, 63.4 och 63.5 i CIV, artiklarna 46, 51.4 och 51.5 i CIM, artikel 11 i CUV samt artiklarna 20 och 24 i CUI). Fördragets bestämmelser torde ha företräde framför Bryssel I-förordningens när fördraget är tillämpligt.

Om en processrättslig fråga varken regleras i COTIF 1999 eller i Bryssel I-förordningen tillämpas annan nationell rätt, dvs. i första hand rättegångsbalken. Bestämmelserna i bihangen kan givetvis också innebära avvikelser från vad som gäller enligt allmänna processrättsliga bestämmelser. Ett sådant fall är att regresskrav inte får handläggas gemensamt med skadeståndskrav som har väckts på grund av transportavtalet (artikel 63.6 i CIV och artikel 51.6 i CIM), vilket är en avvikelse från regleringen i 14 kap. 5 § rättegångsbalken.

I artikel 12 finns också bestämmelser om kvarstad och utmätning. Bestämmelserna motsvarar delvis 8 och 9 §§ i 1985 års lag om internationell järnvägstrafik, men artikel 12 utvidgas till att utöver CIV och CIM omfatta även fordringar enligt CUV och CUI. Bestämmelserna tar sikte på en fordran som ett transportföretag har mot ett annat i samband med en transport som omfattas av CIV eller CIM eller en fordran som uppkommer enligt ett avtal som omfattas av reglerna i CUV eller CUI. Om företagen inte hör hemma i samma fördragsslutande stat, får fordran beläggas med kvarstad eller utmätas endast på grund av ett avgörande av en judiciell myndighet i den stat där det företag som äger fordringen hör hemma. Järnvägsfordon får beläggas med kvarstad eller utmätas inom en annan fördragsslutande stat än den där innehavaren har sitt säte bara på grund av ett avgörande av en judiciell myndighet i den stat där innehavaren har sitt säte. Med innehavare avses den som varaktigt utnyttjar ett järnvägsfordon som transportmedel, oavsett om personen är ägare eller har nyttjanderätt till fordonet.

Artikel 32 behandlar frågan om preskriptionsavbrott i samband med att ett skiljeförfarande inleds. Bestämmelserna motsvarar till viss del 7 § i 1985 års lag om internationell järnvägstrafik. Innebörden av artikel 32.1 är att det ska ha samma verkan i fråga om preskriptionsavbrott att ett sådant skiljeförfarande inleds som att talan väcks vid allmän domstol. För Sveriges del innebär det att bestämmelserna i 7 § preskriptionslagen (1981:130) blir tillämpliga. Artikel 32 reglerar också verkställighet av skiljedom. I den frågan hänvisas till kommentaren till 4 §.

Utöver de nämnda bestämmelserna i grundfördraget inkorporeras också bestämmelserna i fyra av bihangen, nämligen bihang A, B, D och E. Övriga bihang införlivas på annat sätt. Bihang G (ATMF) inkorporeras genom ändringar i järnvägslagen (2004:519). Bihang C (RID) har införlivats genom föreskrifter från Myndigheten för samhällsskydd och beredskap. Bihang F (APTU) kommer att inkorporeras genom föreskrifter i järnvägsförordningen (2004:526) och genom myndighetsföreskrifter.

Det är originaltexterna som ska gälla som svensk lag. Fördraget finns i originaltext på franska, engelska och tyska. Genom inkorporeringen blir alltså dessa språkversioner gällande som svensk lag.

Enligt *andra stycket* inkorporeras bestämmelserna endast till den del de inte reglerar de fördragsslutande staternas förpliktelser mot varandra eller mot OTIF. Det betyder att bestämmelserna endast ska tillämpas i de delar de reglerar enskildas rättigheter och skyldigheter och vissa processuella frågor. Ett exempel på en artikel som har betydelse för enskildas rättigheter och skyldigheter, men som också i visst avseende enbart reglerar statens förpliktelser mot OTIF, är artikel 9 i grundfördraget.

Enligt *tredje stycket* ges den franska originaltexten tolkningsföreträde. Den franska texten gäller alltså framför de engelska och tyska språk-

versionerna om de inte överensstämmer med den franska (jfr artikel 45 i Grundfördraget och artikel 7 i ändringsprotokollet). Prop. 2014/15:58

Enligt *fjärde stycket* finns de franska och engelska språkversionerna, i de delar som inkorporeras, och en svensk översättning intagna som en bilaga till lagen. Den svenska översättningen bifogas endast som hjälp för läsningen och har inte någon rättslig betydelse. Den tyska originaltexten finns tillgänglig på Utrikesdepartementet.

Ansvarsbegränsning för dödsfall och personskada

3 § Vid dödsfall och personskada har transportören eller infrastrukturförvaltaren rätt att begränsa sitt ansvar till 400 000 särskilda dragningsrätter (SDR) 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, artiklarna 11.2 och 12 b i bilag E och, om avtalet gäller en internationell transport, artiklarna 27.2 och 28 b i bilaga I till tågpassagerarförordningen.

Genom paragrafen ges transportören och infrastrukturförvaltaren rätt att vid dödsfall eller andra personskador beträffande viss ersättning begränsa sitt ansvar i samband med internationella transporter. Sättet att benämna de skador som avses – dödsfall och personskada – avviker från vad som är normalt inom skadeståndsrätten genom att det antyder att dödsfall är något annat än personskada. Uttryckssättet har valts mot bakgrund av den terminologi som används i konventionen och i tågpassagerarförordningen. Övervägandena finns i avsnitt 7. Paragrafen har inte någon motsvarighet i 1985 års lag om internationell järnvägstrafik.

Enligt hittillsvarande ordning är ersättningen för dessa skador obegränsad. Det följer av att det i 2 kap. 5 § järnvägstrafiklagen (1985:192) föreskrivs att ersättningen ska beräknas enligt 5 kap. och 6 kap. 1 och 3 §§ skadeståndslagen (1972:207).

Beloppsbegränsningen gäller vid internationella transporter. Den gäller alltså oavsett om CIV tillämpas enligt fördraget eller enligt tågpassagerarförordningen. För inrikes trafik, även i sådana fall där tågpassagerarförordningen tillämpas, är ersättningen fortfarande obegränsad enligt skadeståndslagen.

Transportören eller 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 grundfördraget (som inkorporeras genom 2 §). För närvarande motsvarar 400 000 SDR ca 4 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 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 bilag A, artikel 15 i bilaga E och artikel 48 i bilaga I till tågpassagerarförordningen).

Verkställbarhet

4 § En ansökan om att en utländsk dom eller annan utländsk exekutionstitel ska förklaras verkställbar enligt artikel 12 eller 32 i fördraget 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 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.

Om det finns anledning till det, får tingsrätten kräva att handlingar som har getts in i ärendet ska förses med bevis om utfärdarens behörighet. Beviset ska vara utställt av en svensk beskickning eller konsul eller av chefen för justitieförvaltningen i den stat där exekutionstiteln har upprättats. Om en handling inte är skriven på svenska, danska eller norska, ska även en bestyrkt översättning till svenska av handlingen ges in. Tingsrätten får medge undantag från kravet på översättning.

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

Paragrafen motsvarar i huvudsak 5 § och 6 § andra stycket i 1985 års lag om internationell järnvägstrafik. Liksom tidigare gäller att tingsrätten kan förelägga sökanden att ge in de ytterligare handlingar som behövs för tingsrättens prövning av saken. Eftersom en sådan rätt att kräva komplettering av ansökan följer av lagen (1996:242) om domstolsärenden, är det inte nödvändigt att ange detta särskilt i paragrafen. Vidare klargörs det i lagtexten att tingsrätten också när det gäller andra handlingar än de som fogats till ansökan kan kräva att dessa förses med bevis om utfärdarens behörighet. I 6 § tredje stycket i 1985 års lag anges att den sak som avgjorts genom en dom från behörig domstol enligt fördraget inte får prövas på nytt. Detta framgår nu i stället av artikel 12.1 i grundfördraget – som inkorporeras genom 2 § – och gäller för verkställbarhetsförklaring av domar och andra exekutionstitlar.

Verkställighet

5 § 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 kompletterande bestämmelse om vad som gäller för verkställighet av utländska exekutionstitlar som förklarats verkställbara (jfr 4 §). Frågan behandlas i avsnitt 7.

Paragrafen motsvarar 6 § första stycket i 1985 års lag om internationell järnvägstrafik.

Revisionsutskottets bindande ändringar

6 § Om revisionsutskottet inom OTIF har beslutat om en för Sverige bindande ändring av artikel 9 i fördraget eller av bihang A, B, D eller E, ska ändringen gälla i Sverige från och med den dag då ändringen träder i kraft enligt fördraget.

Paragrafen innehåller en bestämmelse om effekterna av ett förenklat förfarande för ändring av COTIF 1999. Övervägandena finns i avsnitt 7. Paragrafen motsvarar i huvudsak 3 a § i 1985 års lag om internationell järnvägstrafik (se prop. 1990/91:43 s. 23 f. och s. 30 f.).

Genom bestämmelsen kommer vissa framtida ändringar som revisionsutskottet beslutar om automatiskt bli gällande som svensk rätt utan att underställas riksdagen. De ändringar som blir bindande för Sverige kommer alltså att gälla som svensk rätt utan att några lagändringar behöver göras. Vilka ändringar som revisionsutskottet kan besluta om framgår av artikel 33.4 i fördraget.

Ändringar av grundfördraget och bihangen träder i kraft första dagen i den tolfte månaden efter den månad då generalsekreteraren underrättar staterna om ändringarna, om inte en fjärdedel av staterna invänder mot dem (artikel 35). Vid samma tidpunkt kommer ändringarna att gälla i Sverige.

Beslut om sakkunnig

7 § Om parterna i ett fall som avses i artikel 54 i bihang A eller i artikel 42 i bihang B inte kan enas om en viss sakkunnig, ska tingsrätten i den ort där godset, resgodset eller fordonet finns efter ansökan utse en sakkunnig.

Paragrafen, som reglerar möjligheten att få en sakkunnig förordnad av tingsrätten, motsvarar 10 § i 1985 års lag om internationell järnvägstrafik.

Enligt de i paragrafen angivna bestämmelserna i CIV och CIM ska en transportör, om denne upptäcker eller får anledning att anta att gods, resgods eller fordon har skadats eller förlorats under transporten, upprätta en skaderapport som alltefter förlustens eller skadans art ska innehålla uppgifter om skadans omfattning och orsak. Om den som har rätt till egendomen inte godtar uppgifterna i rapporten, kan han eller hon begära att resgodsets eller fordonets tillstånd samt skadans orsak och omfattning ska fastställas av en sakkunnig. Om parterna inte enas om viss sakkunnig, kan de enligt COTIF 1999 vända sig till tingsrätten som ska utse en sakkunnig.

Eftersom fordon enligt COTIF 1999 inte transporteras som inskrivet resgods, till skillnad från vad som gällde enligt COTIF 1980, läggs ”fordon” till i paragrafen.

En ansökan om utseende av sakkunnig handläggs enligt ärendelagen.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

1. Denna lag träder i kraft den dag som regeringen bestämmer.
2. Genom lagen upphävs lagen (1985:193) om internationell järnvägstrafik.
3. Den upphävda lagen gäller dock fortfarande för transport som har påbörjats före ikraftträdandet.

Övervägandena finns i avsnitt 8.

För Sveriges del träder COTIF 1999 i kraft den dag som anslutningsinstrumentet deponeras. Det är inte möjligt att ange vilket datum fördraget träder i kraft i förhållande till Sverige. Enligt *punkten 1* överlämnas därför till regeringen att besluta om när den nya lagen ska träda i kraft.

Av *punkten 2* framgår att lagen ersätter 1985 års lag om internationell järnvägstrafik.

Enligt *punkten 3* ska 1985 års lag dock tillämpas på de transporter som påbörjats före ikraftträdandet. Det innebär att för de transporter som gäller COTIF 1980. För en passagerare vars resa omfattas av reglerna i tågpassagerarförordningen kommer CIV:s regler från COTIF 1999 ändå att tillämpas (jfr avsnitt 4).

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

1 kap. Allmänna bestämmelser

2 § 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 (2015:000) om internationell järnvägstrafik.

Paragrafen innehåller en upplysningsbestämmelse om att det finns andra lagar på området. Ändringen är en följd av att 1985 års lag om internationell järnvägstrafik upphävs och ersätts med en ny lag i samma ämne.

Internationella bestämmelser som ska gälla som svensk lag

2 b § *Som svensk lag ska gälla originaltexterna av bestämmelserna i bihang G om tekniskt godkännande av järnvägsmateriel som används i internationell trafik i fördraget om internationell järnvägstrafik (COTIF) av den 9 maj 1980 i dess lydelse enligt ändringsprotokollet av den 3 juni 1999.*

Första stycket gäller inte till den del bestämmelserna reglerar de fördragsslutande parternas förpliktelser mot varandra eller mot Mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik (OTIF).

Om originaltexterna skiljer sig åt, gäller den franska texten.

De franska och engelska originaltexterna samt en översättning av dessa till svenska finns intagna som en bilaga till denna lag.

Paragrafen är ny. Den innebär en inkorporering av ett offentligt lagligt bihang, ATMF, bihang G, till fördraget. Övervägandena finns i avsnitt 7.

I *första stycket* anges det att bihang G i COTIF 1999 ska gälla som svensk lag.

Bihang G omfattar regler för godkännande av järnvägsfordon och annan järnvägsmateriel för nyttjande i internationell trafik. Varje järnvägsfordon eller annan järnvägsmateriel måste vara godkända i enlighet med reglerna i bihang G för att få användas i internationell trafik. Godkännandet syftar till att järnvägsfordon som används i internationell trafik ska uppfylla främst de tekniska föreskrifterna i bihang F (APTU) till fördraget. Godkännandet lämnas av den nationella eller internationella myndighet som är behörig på området. Tekniska intyg som utfärdats i enlighet med dessa regler av den behöriga myndigheten är giltiga i alla

fördragsslutande stater och möjliggör härigenom järnvägstrafik över nationsgränserna.

De järnvägsföretag som använder järnvägsfordon eller annan materiel som blivit godkända enligt förfarandet i bihang G är skyldiga att följa de föreskrifter om drift av ett fordon i internationell trafik som finns i bihang F. Detsamma gäller det företag eller den myndighet som förvaltar infrastrukturen. Bestämmelserna i den fördragsslutande stat där infrastrukturen finns tillämpas när det gäller godkännande av infrastruktur.

Sedan tidigare finns bestämmelser som bygger på EU-direktiv och som delvis överlappar regleringen i bihangen F och G. Bestämmelserna finns framför allt i järnvägslagen (2004:519) och i järnvägsförordningen (2004:526).

Av artikel 3 a.1 i bihang G framgår att järnvägsfordon och annan järnvägsmateriel som har börjat användas enligt tillämplig lagstiftning i EU och motsvarande rent nationella lagstiftning ska anses godkända för användning i alla fördragsslutande stater, om bl.a. de tekniska föreskrifterna (TSD:n enligt EU-rätten och dess motsvarighet enligt COTIF, UTP:n) fullt ut överensstämmer. Motsvarande krav gäller för järnvägsfordon som har börjat användas enligt bestämmelserna i bihang G för att dessa ska kunna nyttjas för trafik inom EU. Om villkoren i ett sådant fall inte är uppfyllda, ska fordonet eller järnvägsmaterielen godkännas i enlighet med gällande bestämmelser inom EU. I fråga om järnvägsfordon och annan järnvägsmateriel som bara används inom EU regleras godkännandet för driften och underhållet av tillämplig EU-rätt (jfr artikel 3 a.3 i bihang G).

I den föreslagna nya lagen om internationell järnvägstrafik finns kompletterande bestämmelser om handläggningen av en ansökan om verkställbarhetsförklaring av en utländsk skiljedom som meddelats med anledning av en tvist som underställts en skiljenämnd enligt artikel 20 i bihang G.

I *andra stycket* anges att bestämmelserna bara införlivas till den del de inte reglerar de fördragsslutande parternas förpliktelser mot varandra eller mot OTIF som organisation. Paragrafens innebörd är att bestämmelserna bara är tillämpliga i de delar de reglerar enskildas rättigheter och skyldigheter samt vissa processuella frågor. I exempelvis artikel 5 finns bestämmelser som inte införlivas med svensk lag, eftersom de enbart berör parternas inbördes förhållanden.

I *tredje stycket* anges att den franska texten har giltighet före de andra språkversionerna av fördraget, dvs. de engelska och tyska versionerna. Det följer av artikel 45 i grundfördraget och artikel 7 i ändringsprotokollet.

I *fjärde stycket* anges att de franska och engelska språkversionerna av bihang G och en svensk översättning finns intagna som en bilaga till lagen. Den svenska översättningen har bara status som hjälpmedel vid tillämpningen av bestämmelserna i bihanget.

2 c § Om revisionsutskottet inom OTIF har beslutat om en för Sverige bindande ändring av bihang G, ska ändringen gälla i Sverige från och med den dag då ändringen träder i kraft enligt fördraget.

Paragrafen är ny. Den innehåller en bestämmelse om ett förenklat förfarande för ändring av bestämmelserna i bihang G. Övervägandena finns i avsnitt 7.

Paragrafen motsvarar 3 a § i 1985 års lag om internationell järnvägstrafik (se prop. 1990/91:43 s. 23 f. och s 30 f.) och 6 § i den föreslagna nya lagen om internationell järnvägstrafik.

Vilka ändringar som revisionsutskottet kan besluta om framgår av artikel 33.4 i fördraget. Ändringar träder i kraft första dagen i den tolfte månaden efter den månad då generalsekreteraren underrättade staterna om ändringarna, om inte en fjärdedel av staterna invänder mot dem (artikel 35). Vid samma tidpunkt kommer ändringarna att gälla i Sverige.

Bemyndigande

6 § Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får meddela forskrifter om sådant tekniskt godkännande av järnvägsmateriel som avses i det bihang som anges i 2 b §.

Regleringen i paragrafen, som är ny, innebär bl.a. att regeringen kan peka ut behörig myndighet enligt bihang G, vilket krävs enligt artikel 5 i det bihanget.

Ikraftträdande

Denna lag träder i kraft den dag som regeringen bestämmer.

För Sveriges del träder COTIF 1999 i kraft den dag som anslutningsinstrumentet deponeras. Det är inte möjligt att ange vilket datum fördraget träder i kraft i förhållande till Sverige. Det överlämnas därför till regeringen att besluta om när lagen ska träda i kraft. I enlighet med vad som gäller när annat inte har bestämts i särskilda övergångsbestämmelser tillämpas de nya bestämmelserna om tekniskt godkännande från och med den dag lagen träder i kraft. Övervägandena finns i avsnitt 8.

10.3 Förslaget till lag om ändring i lagen (1976:661) om immunitet och privilegier i vissa fall

Prop. 2014/15:58

Bilaga

Immunitet och/eller privilegier gäller för följande		Tillämplig internationell överenskommelse
Internationella organ	Fysiska personer	
33. Mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik (OTIF)	Medlemsstaternas representanter i organisationen, personer med tjänst hos organisationen och sakkunniga utsedda av organisationen	<i>Fördraget om internationell järnvägstrafik (COTIF) av den 9 maj 1980 i dess lydelse enligt ändringsprotokollet av den 3 juni 1999</i>

Bilagan till lagen om immunitet och privilegier i vissa fall, som reglerar vilka personer och organ som omfattas av immunitet och/eller privilegier och i enlighet med vilka internationella överenskommelser, ändras så att COTIF 1999 förs in i stället för COTIF 1980. Övervägandena finns i avsnitt 7.

Ikraftträdande

Denna lag träder i kraft den dag som regeringen bestämmer.

För Sveriges del träder COTIF 1999 i kraft den dag som anslutningsinstrumentet deponeras. Det är inte möjligt att ange vilket datum fördraget träder i kraft i förhållande till Sverige. Det överlämnas därför till regeringen att besluta om när lagen ska träda i kraft. Övervägandena finns i avsnitt 8.

10.4 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 lagen (2015:000) om internationell järnvägstrafik eller som en järnväg i annat fall utför inom Sverige till fullgörande av avtal om befordran av gods på järnväg.

Paragrafen, som bl.a. reglerar förhållandet mellan förevarande lag och COTIF, ändras så att hänvisning sker till den föreslagna nya lagen om internationell järnvägstrafik i stället för som hittills till COTIF 1980, som vid en tidigare ändring av paragrafen benämns på ett felaktigt sätt (se SFS 1998:484).

Ikraftträdande

Denna lag träder i kraft den dag som regeringen bestämmer.

För Sveriges del träder COTIF 1999 i kraft den dag som anslutningsinstrumentet deponeras. Det är inte möjligt att ange vilket datum fördraget träder i kraft i förhållande till Sverige. Det överlämnas därför till regeringen att besluta om när lagen ska träda i kraft. Övervägandena finns i avsnitt 8.

10.5 Förslaget till lag om ändring i järnvägstrafiklagen (1985:192)

2 kap. Befordran av resande

1 § Detta kapitel tillämpas på befordran av resande med järnväg i allmän inrikes trafik. På befordran i trafik med utlandet tillämpas kapitlet endast om något annat inte följer av *lagen (2015:000) om internationell järnvägstrafik*.

Paragrafen, som anger lagens tillämpningsområde, ändras så att hänvisning sker till den föreslagna nya lagen om internationell järnvägstrafik i stället för till COTIF 1980. Av 1 kap. 1 a § framgår att särskilda bestämmelser om transport av passagerare på järnväg finns i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007 av den 23 oktober 2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer (tågpassagerarförordningen).

Ikraftträdande

Denna lag träder i kraft den dag som regeringen bestämmer.

För Sveriges del träder COTIF 1999 i kraft den dag som anslutningsinstrumentet deponeras. Det är inte möjligt att ange vilket datum fördraget träder i kraft i förhållande till Sverige. Det överlämnas därför till regeringen att besluta om när lagen ska träda i kraft. Övervägandena finns i avsnitt 8.

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

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. sjölagen (1994:1009),
2. rådets förordning (EG) nr 2027/97 av den 9 oktober 1997 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar avseende lufttransport av passagerare och deras bagage,
3. lagen (2010:510) om lufttransporter,
4. Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007 av den 23 oktober 2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer,

- 5. järnvägstrafiklagen (1985:192), eller
- 6. lagen (2015:000) om internationell järnvägstrafik.

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 paketreselagen, ändras så att hänvisning sker till den föreslagna nya lagen om internationell järnvägstrafik i stället för till 1985 års lag i samma ämne.

Ikraftträdande

Denna lag träder i kraft den dag som regeringen bestämmer.

För Sveriges del träder COTIF 1999 i kraft den dag som anslutningsinstrumentet deponeras. Det är inte möjligt att ange vilket datum fördraget träder i kraft i förhållande till Sverige. Det överlämnas därför till regeringen att besluta om när lagen ska träda i kraft. Övervägandena finns i avsnitt 8.

10.7 Förslaget till lag om ändring i lagen (1970:417) om marknadsdomstol m.m.

1 § Marknadsdomstolen handlägger mål och ärenden enligt

1. konkurrenslagen (2008:579),
2. marknadsföringslagen (2008:486),
3. lagen (1994:1512) om avtalsvillkor i konsumentförhållanden,
4. lagen (1984:292) om avtalsvillkor mellan näringsidkare,
5. lagen (2000:1175) om talerätt för vissa utländska konsumentmyndigheter och konsumentorganisationer,
6. försäkringsavtalslagen (2005:104),
7. lagen (2005:590) om insyn i vissa finansiella förbindelser m.m.,
8. lagen (2006:484) om franchisegivares informationskyldighet,
9. lagen (2010:510) om lufttransporter,
10. lagen (2014:836) om näringsförbud,
11. lagen (2010:1350) om uppgiftsskyldighet i fråga om marknads- och konkurrensförhållanden, och
12. lagen (2014:1344) med kompletterande bestämmelser till EU:s tåg-, fartygs- och busspassagerarförordningar.

Bestämmelserna i 14–22 §§ tillämpas inte i mål eller ärenden enligt konkurrenslagen, marknadsföringslagen, försäkringsavtalslagen, lagen om insyn i vissa finansiella förbindelser m.m., lagen om franchisegivares informationskyldighet, 13 eller 15 § lagen om lufttransporter, lagen om näringsförbud, lagen om uppgiftsskyldighet i fråga om marknads- och konkurrensförhållanden eller 4 § lagen med kompletterande bestämmelser till EU:s tåg-, fartygs- och busspassagerarförordningar. I mål enligt marknadsföringslagen, försäkringsavtalslagen eller lagen om franchisegivares informationskyldighet tillämpas inte heller 13 a §. I stället gäller rättegångsreglerna i dessa lagar.

Paragrafens första stycke innehåller en förteckning över lagar enligt vilka Marknadsdomstolen handlägger mål och ärenden. Paragrafen ändras på så sätt att det i *punkt 10* i förteckningen hänvisas till nu gällande lag om näringsförbud.

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 Généralités</i>	<i>Title I General Provisions</i>	<i>Avdelning 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 Dispositions communes</i>	<i>Title II Common Provisions</i>	<i>Avdelning II 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. 2014/15:58
Bilaga 1
(Grundfördraget)

- | | | |
|--|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • Article 26
Financement des dépenses • Article 27
Vérification des comptes | <ul style="list-style-type: none"> • Article 26
Financing the expenditure • Article 27
Auditing of accounts | <ul style="list-style-type: none"> • Artikel 26
Finansiering av utgifterna • Artikel 27
Granskning av organisationens räkenskaper |
|--|---|---|

*Titre V
Arbitrage*

*Title V
Arbitration*

*Avdelning V
Skiljedom*

- | | | |
|--|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • Article 28
Compétence • Article 29
Compromis. Greffe • Article 30
Arbitres • Article 31
Procédure. Frais • Article 32
Prescription. Force exécutoire | <ul style="list-style-type: none"> • Article 28
Competence • Article 29
Agreement to refer to arbitration. Registrar • Article 30
Arbitrators • Article 31
Procedure. Costs • Article 32
Limitation. Enforcement | <ul style="list-style-type: none"> • Artikel 28
Behörighet • Artikel 29
Skiljeavtal. Sekretariat • Artikel 30
Skiljemän • Artikel 31
Förfarande. Kostnader • Artikel 32
Preskription. Verkställighet |
|--|---|---|

*Titre VI
Modification de la Convention*

*Title VI
Modification of the Convention*

*Avdelning VI
Ändring av fördraget*

- | | | |
|---|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • Article 33
Compétence • Article 34
Décisions de l'Assemblée générale • Article 35
Décisions des Commissions | <ul style="list-style-type: none"> • Article 33
Competence • Article 34
Decisions of the General Assembly • Article 35
Decisions of the Committees | <ul style="list-style-type: none"> • Artikel 33
Behörighet • Artikel 34
Beslut av generalförsamlingen • Artikel 35
Beslut av utskotten |
|---|---|---|

*Titre VII
Dispositions finales*

*Title VII
Final Provisions*

*Avdelning VII
Slutbestämmelser*

- | | | |
|---|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • Article 36
Dépositaire • Article 37
Adhésion à la Convention • Article 38
Adhésion d'organisations régionales d'intégration économique • Article 39
Membres associés | <ul style="list-style-type: none"> • Article 36
Depositary • Article 37
Accession to the Convention • Article 38
Accession of regional economic integration organisations • Article 39
Associate Members | <ul style="list-style-type: none"> • Artikel 36
Depositarie • Artikel 37
Anslutning till fördraget • Artikel 38
Anslutning av regionala organisationer för ekonomisk integration • 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. 2014/15:58
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'esten in 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 Organisationen 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

- | | | | |
|----|---|--|--|
| | 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.	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.	§ 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.	§ 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.
<i>Article 5</i> <i>Obligations particulières des Etats membres</i>	<i>Article 5</i> <i>Special obligations of the Member States</i>	<i>Artikel 5</i> <i>Medlemsstaternas särskilda skyldigheter</i>
§ 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:	§ 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	§ 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) éliminer toute procédure inutile,	a) eliminate any useless procedure,	a) avskaffa alla onödiga förfaranden,
b) simplifier et normaliser les formalités encore exigées,	b) simplify and standardise the formalities already required,	b) förenkla och standardisera de formaliteter som fortfarande krävs,
c) simplifier les contrôles frontaliers.	c) simplify frontier checks.	c) förenkla gränskontrollerna.
§ 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.	§ 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.	§ 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 Les Etats membres conviennent de faciliter la conclusion d'accords entre gestionnaires d'infrastructure visant à optimiser le trafic international ferroviaire.	§ 3 The Member States agree to facilitate the conclusion of agreements between infra-structure managers intended to optimise international rail traffic.	§ 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

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.
<i>Article 7</i> <i>Définition de la notion “Convention”</i>	<i>Article 7</i> <i>Definition of the expression “Convention”</i>	<i>Artikel 7</i> <i>Definition av begreppet fördrag</i>
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.
<i>Titre II</i> <i>Dispositions communes</i>	<i>Title II</i> <i>Common Provisions</i>	<i>Avdelning II</i> <i>Gemensamma bestämmelser</i>
<i>Article 8</i> <i>Droit national</i>	<i>Article 8</i> <i>National law</i>	<i>Artikel 8</i> <i>Nationell rätt</i>
§ 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 kärende 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 företrädde 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 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 ifrågavarande 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 företrädade 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 sammanslutningar 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-

- | | | | |
|----|--|---|---|
| | 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) tillställa 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 bestämma 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 ja-röster

- 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.

§ 10 The Committees shall establish their rules of procedure.

§ 10 Utskotten ska utarbeta en egen arbetsordning.

Article 17
Commission de révision

Article 17
Revision Committee

Artikel 17
Revisionsutskottet

§ 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.

§ 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.

§ 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 A la Commission de révision, le quorum (article 13, § 3) est atteint lorsque la majorité des Etats membres y sont représentés.

§ 2 There shall be a quorum (Article 13 § 3) in the Revision Committee when the majority of the Member States are represented there.

§ 2 Revisionsutskottet ska vara beslutfört (artikel 13 § 3) när en majoritet av medlemsstaterna är företrädda.

Article 18
Commission d'experts du RID

Article 18
RID Expert Committee

Artikel 18
Fackutskottet RID

§ 1 La Commission d'experts du RID décide, conformément à l'article 33, § 5, des propositions tendant à modifier la Convention.

§ 1 The RID Expert Committee shall take decisions, in accordance with Article 33 § 5, about proposals aiming to modify the Convention.

§ 1 Fackutskottet RID ska besluta i enlighet med artikel 33 § 5 om förslag som syftar till att ändra fördraget.

§ 2 A la Commission d'experts du RID, 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 RID Expert Committee when one-third of the Member States are represented there.

§ 2 Fackutskottet RID ska vara beslutfört (artikel 13 § 3) när en tredjedel av medlemsstaterna är företrädda.

Article 19
Commission de la facilitation ferroviaire

Article 19
Rail Facilitation Committee

Artikel 19
Förenklingsutskottet

§ 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;

§ 1 The Rail Facilitation Committee shall:

- a) give its opinion on all questions aiming to facilitate frontier crossing in international rail traffic;

§ 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 järnvägs trafik 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; | Rules;
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

§ 1 Le Secrétaire général assume les fonctions de secrétariat de l'Organisation.

§ 2 Le Secrétaire général est élu par l'Assemblée générale pour une période de trois ans, renouvelable

Article 21
Secretary General

§ 1 The Secretary General shall assume the functions of Secretariat of the Organisation.

§ 2 The Secretary General shall be elected by the General Assembly for a period of three years,

Artikel 21
Generalsekreteraren

§ 1 Generalsekreteraren ska fungera som organisations sekretariat.

§ 2 Generalsekreteraren ska väljas av generalförsamlingen för en tid av tre år, som kan förlängas högst två

Prop. 2014/15:58
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 depositarie (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) gérer 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

§ 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.

Article 23
Bulletin

§ 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.

Artikel 23
Tidskrift

§ 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

§ 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:

- a) la liste des lignes maritimes et de navigation intérieure CIV,
- b) la liste des lignes maritimes et de navigation intérieure CIM.

Article 24
Lists of lines or services

§ 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:

- a) the CIV list of maritime and inland waterway services,
- b) the CIM list of maritime and inland waterway services.

Artikel 24
Listor över linjer

§ 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) 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:

- a) la liste des lignes ferroviaires CIV,

§ 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:

- a) the CIV list of railway lines,

§ 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) 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 Organisationen 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 med två femtedelar 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. 2014/15:58
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 Regulation of the

§ 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)).

§ 2 Le Vérificateur vérifie les comptes de l'Organisation, y compris tous les fonds fiduciaires et comptes spéciaux, comme il le juge nécessaire pour s'assurer:

- a) que les états financiers sont conformes aux livres et écritures de l'Organisation;
- b) que les opérations financières dont les états rendent compte ont été menées en conformité avec les règles et les règlements, les dispositions budgétaires et les autres directives de l'Organisation;
- c) que les valeurs et le numéraire déposés en banque ou en caisse ont été soit vérifiés grâce à des certificats directement reçus des dépositaires, soit effectivement comptés;
- d) que les contrôles intérieurs, y compris la vérification intérieure des comptes, sont adéquats;
- e) que tous les éléments de l'actif et du passif ainsi que tous les excédents et déficits ont été comptabilisés selon des procédures qu'il juge satisfaisantes.

§ 3 Le Vérificateur a librement accès, à tout moment, à tous les livres, écritures, documents comptables et autres informations dont il estime avoir besoin.

§ 4 Dans son rapport sur les opérations financières, le

Organisation (Article 15 § 5, letter e)).

§ 2 The Auditor shall audit the accounts of the Organisation, including all the trust funds and special accounts, as he considers necessary in order to ensure:

- a) that the financial statements are in conformity with the ledgers and accounts of the Organisation;
- b) that the financial transactions which the statements account for have been carried out in conformity with the rules and regulations, budgetary provisions and other directives of the Organisation;
- c) that effects and cash held at banks or in the cash box have either been audited by reference to certificates received directly from the depositaries, or actually counted;
- d) that the internal checks, including the internal audit of the accounts, are adequate;
- e) that all assets and liabilities as well as all surpluses and deficits have been posted according to procedures that he considers satisfactory.

§ 3 The Auditor shall have unrestricted access, at any time, to all ledgers, accounts, accounting documents and other information which he considers needful.

§ 4 In his report on the financial transactions, the

ser och bokföring (artikel 15 § 5 e).

§ 2 Revisorn ska granska organisationens räkenskaper, inbegripet alla förvaldade penningmedel och särskilda konton, på det sätt han anser nödvändigt för att försäkra sig om att

- a) bokslutet stämmer överens med organisationens bokföring och verifikat,
- b) de transaktioner som upptas i redovisningen har ägt rum i enlighet med organisationens regler och föreskrifter samt budgetbestämmelser och övriga riktlinjer,
- c) värdepapper och kontanta medel deponerade i bank eller i kassan antingen har fastställts med ledning av certifikat som erhållits direkt från organisationens bank eller har räknats,
- d) de interna kontrollerna, inbegripet den interna granskningen av bokföringen, är korrekt genomförda,
- e) alla tillgångsposter och skuldposter samt alla överskott och underskott har redovisats i enlighet med normer som han betraktar som gängse bokföringsnormer.

§ 3 Revisorn ska när som helst ha fri tillgång till all bokföring och alla handlingar, verifikat och andra uppgifter som behövs.

§ 4 I sin revisionsberättelse ska revisorn ange följande:

Vérificateur mentionne:	Auditor shall mention:	
a) la nature et l'étendue de la vérification à laquelle il a procédé;	a) the nature and extent of the audit which he has carried out;	a) Arten och omfattningen av den granskning som han har företagit.
b) les éléments qui ont un lien avec le caractère complet ou l'exactitude des comptes, y compris le cas échéant:	b) factors connected with the completeness or correctness of the accounts, including as appropriate:	b) Faktorer som rör bokföringens fullständighet eller noggrannhet, vari vid behov inkluderas
1. les informations nécessaires à l'interprétation et à l'appréciation correctes des comptes;	1. information necessary for the correct interpretation and assessment of the accounts;	1. de uppgifter som behövs för en korrekt tolkning och bedömning av bokföringen,
2. toute somme qui aurait dû être perçue mais qui n'a pas été passée en compte;	2. any sum which ought to have been collected but which has not been passed to account;	2. alla belopp som borde ha intäktsförts men som inte har tagits upp,
3. toute somme qui a fait l'objet d'un engagement de dépense régulier ou conditionnel et qui n'a pas été comptabilisée ou dont il n'a pas été tenu compte dans les états financiers;	3. any sum which has been the subject of a regular or conditional expenditure commitment and which has not been posted or which has not been taken into account in the financial statements;	3. alla belopp som det åligger organisationen att betala direkt eller under vissa villkor men som inte kostnadsförts eller beaktats i redovisningen,
4. les dépenses à l'appui desquelles il n'est pas produit de pièces justificatives suffisantes;	4. expenditure in support of which no sufficient vouchers have been produced;	4. de utgifter som inte redovisats genom fullgoda verifikat,
5. la tenue des livres de comptes en bonne et due forme; il y a lieu de relever les cas où la présentation matérielle des états financiers s'écarte des principes comptables généralement reconnus et constamment appliqués;	5. whether or not ledgers have been kept in good and due form; it is necessary to note cases where the material presentation of the financial statements diverges from accounting principles generally recognised and invariably applied;	5. en anmärkning om att räkenskaperna förts i god vederbörlig ordning; det är lämpligt att nämna de punkter där redovisningen avviker från allmänt erkända och gängse bokföringsprinciper,
c) les autres questions sur lesquelles il y a lieu d'appeler l'attention du Comité administratif, par exemple:	c) other matters to which the attention of the Administrative Committee should be drawn, for example:	c) De övriga frågor angående vilka det är lämpligt att påkalla administrativa kommitténs uppmärksamhet, till exempel
1. les cas de fraude ou de présomption de fraude;	1. cases of fraud or presumption of fraud;	1. fall av bedrägeri eller misstanke om bedrägeri,
2. le gaspillage ou l'utilisation irrégulière de fonds ou d'autres avoirs de l'Organisation (quand bien même les	2. wastage or irregular use of funds or other assets of the Organisation (even when the accounts relating to	2. slöseri eller otillåten användning av organisationens penningmedel eller andra tillgångar (även när rä-

comptes relatifs à l'opération effectuée seraient en règle);	the transaction carried out were in order);	kenskaperna avseende sådana transaktioner är förda på ett korrekt sätt),
3. les dépenses risquant d'entraîner ultérieurement des frais considérables pour l'Organisation;	3. expenditure which could subsequently lead to considerable costs for the Organisation;	3. utgifter som riskerar att senare medföra avsevärda kostnader för organisationen,
4. tout vice, général ou particulier, du système de contrôle des recettes et des dépenses ou des fournitures et du matériel;	4. any defects, general or particular, in the system of checking receipts and expenses or supplies and equipment;	4. varje allmän eller särskild brist i kontrollsystemet för intäkter och utgifter eller förrådsartiklar och utrustning,
5. les dépenses non conformes aux intentions du Comité administratif, compte tenu des virements dûment autorisés à l'intérieur du budget;	5. expenditure not in conformity with the intentions of the Administrative Committee, taking account of transfers duly authorised within the draft budget;	5. utgifter som inte följer administrativa kommitténs intentioner, med beaktande av tillåtna överföringar inom ramen för budgeten,
6. les dépassements de crédits, compte tenu des modifications résultant de virements dûment autorisés à l'intérieur du budget;	6. overstepping of appropriations, taking account of changes resulting from transfers duly authorised within the draft budget;	6. anslagsöverskridanden, med beaktande av de ändringar som följer av tillåtna överföringar inom ramen för budgeten,
7. les dépenses non conformes aux autorisations qui les régissent;	7. expenditure not in conformity with the authorisations which govern it;	7. utgifter som inte har stöd i förefintliga myndiganden,
d) l'exactitude ou l'inexactitude des comptes relatifs aux fournitures et au matériel, établie d'après l'inventaire et l'examen des livres.	d) the correctness or incorrectness of the accounts relating to supplies and equipment, established from the inventory and the examination of the ledgers.	d) Huruvida bokföringen av förrådsartiklar och utrustning är korrekt eller inkorrekt, vilket fastställs efter inventariebokföring och granskning av redovisningen.

En outre, le rapport peut faire état d'opérations qui ont été comptabilisées au cours d'une période budgétaire antérieure et au sujet desquelles de nouvelles informations ont été obtenues ou d'opérations qui doivent être faites au cours d'une période budgétaire ultérieure et au sujet desquelles il semble souhaitable d'informer le Comité administratif par avance.

In addition, the report may mention transactions which have been posted in the course of an earlier budgetary period and about which new information has been obtained or transactions which are to be carried out in the course of a later financial period and about which it seems desirable to inform the Administrative Committee in advance.

I revisionsberättelsen kan dessutom hänvisas till transaktioner som har bokförts under ett tidigare räkenskapsår och för vilka nya uppgifter har erhållits eller till transaktioner som ska ske under ett senare räkenskapsår och om vilka det förefaller önskvärt att administrativa kommittén underrättas på förhand.

§ 5 Le Vérificateur communique au Comité admi-

§ 5 The Auditor shall inform the Administrative

§ 5 Revisorn ska underrätta administrativa kommittén

nistratif 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.

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.

och generaldirektören om vad som fastställts i samband med revisionen. Han kan dessutom göra de anmärkningar som han anser lämpliga vad avser generaldirektörens ekonomiska rapport.

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 Convention 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.

§ 2 Other disputes arising from the interpretation or application of the Convention 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.

§ 2 Andra tvister om tolkningen eller tillämpningen av fördraget och övriga 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

§ 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.

Article 29
Compromis. Greffe

Les parties concluent un compromis spécifiant en particulier:

- 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.

Le compromis doit être communiqué au Secrétaire général qui assume les fonctions de greffe.

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

§ 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.

Article 29
Agreement to refer to arbitration. Registrar

The Parties shall conclude an agreement to refer to arbitration, which shall, in particular, specify:

- 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.

The agreement to refer to arbitration must be communicated to the Secretary General who shall act as Registrar.

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 agree-

2.

§ 4 En stat som har gjort förbehåll enligt § 3 kan när som helst återkalla detta genom meddelande till deponitaren. Detta återkallande blir gällande en månad efter den dag då deponitaren underrättar staterna om det.

Artikel 29
Skiljeavtal. Registrator

Parterna ska sluta ett skiljeavtal, i vilket särskilt anges

- 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.

Skiljeavtalet ska överlämnas till generalsekreteraren, som ska fungera som registrator.

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

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.

ment 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.

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 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 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.

§ 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.

§ 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

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

a) Nämnden ska utreda och bedöma tvistefrågan på grundval av de uppgifter som parterna har tillhandahållit utan att vara

	interprétations de celles-ci;	interpretations when it is called upon to decide a question of law;	bunden av parternas tolkning när den ska avgöra rättsfrågor.
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;	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;	b) Den får inte tillerkänna käranden mer eller annat än vad denne har yrkat och inte mindre än vad svaranden har medgivit.
c)	la sentence arbitrale, dûment motivée, est rédigée par le tribunal arbitral et notifiée aux parties par le Secrétaire général;	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;	c) Skiljedomen ska avfattas med vederbörliga domskäl av skiljenämnden och delges parterna av generalsekreteraren.
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.	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.	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 décide de leur répartition entre les parties, ainsi que celle des honoraires des arbitres.

§ 3 The Tribunal shall determine in its award the amount of costs and expenses and shall decide how they and the fees of the arbitrators are to be apportioned between the parties.

§ 3 I skiljedomen ska anges kostnaderna för förfarandet samt hur dessa och arvodena till skiljemännen ska fördelas mellan parterna.

*Article 32
Prescription. Force
exécutoire*

*Article 32
Limitation. Enforcement*

*Artikel 32
Preskription. Verkställighet*

§ 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.

§ 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.

§ 1 Att ett skiljeförfarande inleds ska i fråga om avbrytande av preskription 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

Title VI
Modification of the
Convention

Avdelning VI
Ändring av fördraget

Article 33
Compétence

Article 33
Competence

Artikel 33
Behörighet

§ 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.

§ 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.

§ 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 L'Assemblée générale décide des propositions tendant à modifier la Convention pour autant que les §§ 4 à 6 ne prévoient pas une autre compétence.

§ 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.

§ 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 meningen besluta om ändring också av denna eller dessa bestämmelser i bihangen.

§ 4 Sous réserve des décisions de l'Assemblée générale prises selon le § 3,

§ 4 Subject to decisions taken by the General Assembly in accordance with § 3, first

§ 4 Utom i de fall då generalförsamlingen har beslutat i enlighet med § 3 första

première phrase, la Commission de révision décide des propositions tendant à modifier les

- 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 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

sentence, the Revision Committee shall take decisions about proposals aiming to modify:

- 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 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

meningen ska revisionsutskottet besluta om förslag som syftar till ändring av

- 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 rättsreglerna 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

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 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

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 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

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 företrädare 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 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

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 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

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 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

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 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 bihang till fördraget, ska det ifrågavarande bihanget 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

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 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

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 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

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. 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

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 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

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 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

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 tidpunkt då beslutet 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 underrättade övriga medlemsstater om att en sådan invändning återkallats.

§ 6 Vid fastställandet av det

nombre d'objections prévues aux §§ 2 et 4, ne sont pas pris en compte les Etats membres qui:	the number of objections referred to in §§ 2 and 4, Member States which	antal invändningar som avses i §§ 2 och 4 ska inte de medlemsstater beaktas som
a) n'ont pas le droit de vote (article 14, § 5, article 26, § 7 ou article 40, § 4);	a) do not have the right to vote (Article 14 § 5, Article 26 § 7 or Article 40 § 4),	a) inte har rösträtt (artikel 14 § 5, artikel 26 § 7 eller artikel 40 § 4),
b) ne sont pas membres de la Commission concernée (article 16, § 1, deuxième phrase);	b) are not members of the Committee concerned (article 16 § 1, second sentence),	b) inte är medlemmar i det berörda utskottet (artikel 16 § 1 andra meningen),
c) ont fait une déclaration conformément à l'article 9, § 1 des Règles uniformes APTU.	c) have made a declaration in accordance with Article 9 § 1 of the APTU Uniform Rules	c) har avgett en förklaring i enlighet med artikel 9 § 1 i de enhetliga rättsreglerna APTU.
	shall not be taken into account.	

Titre VII
Dispositions finales

Title VII
Final Provisions

Avdelning VII
Slutbestämmelser

Article 36
Dépositaire

Article 36
Depositary

Artikel 36
Depositarie

§ 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.

§ 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.

§ 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 Lorsqu'une divergence apparaît entre un Etat 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.

§ 2 When a dispute arises between a Member State 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.

§ 2 När en tvist uppstår mellan en medlemsstat och 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.

Article 37
Adhésion à la Convention

Article 37
Accession to the Convention

Artikel 37
Anslutning till fördraget

§ 1 L'adhésion à la Convention est ouverte à chaque Etat sur le territoire duquel est exploitée une infrastructure ferroviaire.

§ 1 Accession to the Convention shall be open to any State on the territory of which railway infrastructure is operated.

§ 1 Alla stater på vilkas territorium en järnvägsinfrastruktur är i drift ska kunna söka anslutning till fördraget.

§ 2 Un Etat qui désire adhérer à la Convention adresse une demande au dépositaire. Le dépositaire

§ 2 A State wishing to accede to the Convention shall address an application to the Depositary. The

§ 2 En stat som önskar ansluta sig till fördraget ska lämna in en ansökan till depositarien. Depositarien

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.

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

Depository 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 Depository. The Depository 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.

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 Con-

ska underrätta medlemsstaterna.

§ 3 Om inte fem medlemsstater har gjort invändning hos depositarien ska ansökan anses ha bifallits tre månader efter den underrättelse 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 underrättelse.

§ 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.

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

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.

vention 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.

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 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.

§ 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.

§ 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 Pour mettre fin à la qualité de membre, l'article 41 s'applique par analogie.

§ 4 Article 41 shall apply mutatis mutandis to the termination of the accession.

§ 4 Artikel 41 ska också tillämpas vid uppsägning av medlemskapet.

Article 39 *Membres associés*

Article 39 *Associate Members*

Artikel 39 *Associerade medlemmar*

§ 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.

§ 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.

§ 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 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).

§ 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).

§ 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 Pour mettre fin à la qualité de membre associé,

§ 3 Article 41 shall apply mutatis mutandis to the

§ 3 Artikel 41 ska också tillämpas vid uppsägning

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 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,

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 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

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 generalsekreteraren senast tre månader före ett kommittémöte.

§ 3 Avbrottet i medlemskapet träder i kraft första dagen i den månad som följer på den dag då generalsekreteraren underrättade medlemsstaterna om administrativa 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.

§§ 2 et 4.	and 4.	Prop. 2014/15:58 Bilaga 1 (Grundfördraget)
<i>Article 41</i> <i>Dénonciation de la</i> <i>Convention</i>	<i>Article 41</i> <i>Denunciation of the</i> <i>Convention</i>	<i>Artikel 41</i> <i>Uppsägning av fördraget</i>
§ 1 La Convention peut, à tout moment, être dénoncée.	§ 1 The Convention may be denounced at any time.	§ 1 Fördraget kan när som helst sägas upp.
§ 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.	§ 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.	§ 2 En medlemsstat som önskar säga upp fördraget ska meddela detta till depositarien. Uppsägningen blir gällande den 31 december påföljande år.
<i>Article 42</i> <i>Déclarations et réserves à</i> <i>la Convention</i>	<i>Article 42</i> <i>Declarations and</i> <i>reservations to the</i> <i>Convention</i>	<i>Artikel 42</i> <i>Förklaringar och förbehåll</i> <i>som rör fördraget</i>
§ 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 Appendices ne sont admises que si de telles réserves et déclarations sont expressément prévues par les dispositions elles-mêmes.	§ 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 allowed if such reservations and declarations are expressly provided for by the provisions themselves.	§ 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 förbehåll och förklaringar är uttryckligen föreskrivna i dessa bestämmelser.
§ 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.	§ 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.	§ 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.

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.

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 diver-

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.

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 diver-

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.

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

gence, 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.

gence, 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.

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.

Prop. 2014/15:58
Bilaga 1
(Grundfördraget)

**Protocole sur les privilèges et immunités de l'Organisation
intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires
(OTIF)**

**Protocol on the Privileges and Immunities of the Intergovernmental
Organisation for International Carriage by Rail (OTIF)**

**Protokoll om privilegier och immunitet för Mellanstatliga
organisationen för internationell järnvägstrafik (OTIF)**

- | | | |
|--|---|---|
| • Article premier
Immunité de juridiction,
d'exécution et de saisie | • Article 1
Immunity from
jurisdiction, execution
and seizure | • Artikel 1
Immunitet mot rättsliga
förfaranden,
verkställighet och
utmätning |
| • Article 2
Protection contre
l'expropriation | • Article 2
Safeguards against
expropriation | • Artikel 2
Skydd mot
expropriation |
| • Article 3
Exonération d'impôts | • Article 3
Exemption from taxes | • Artikel 3
Skattebefrielse |
| • Article 4
Exonération de droits et
taxes | • Article 4
Exemption from duties
and taxes | • Artikel 4
Befrielse från tullar och
avgifter |
| • Article 5
Activités officielles | • Article 5
Official activities | • Artikel 5
Officiell verksamhet |
| • Article 6
Transactions monétaires | • Article 6
Monetary transactions | • Artikel 6
Penningtransaktioner |
| • Article 7
Communications | • Article 7
Communications | • Artikel 7
Meddelanden |
| • Article 8
Privilèges et immunités
des représentants des
Etats | • Article 8
Privileges and
immunities of
representatives of
Member States | • Artikel 8
Privilegier och
immunitet för
medlemsstaternas
företrädare |
| • Article 9
Privilèges et immunités
des membres du
personnel de
l'Organisation | • Article 9
Privileges and
immunities of members
of the staff of the
Organisation | • Artikel 9
Privilegier och
immunitet för
organisationens
anställda |
| • Article 10
Privilèges et immunités
des experts | • Article 10
Privileges and
immunities of experts | • Artikel 10
Privilegier och
immunitet för
sakkunniga |
| • Article 11
But des privilèges et
immunités accordés | • Article 11
Purpose of privileges
and immunities
accorded | • Artikel 11
Syftet med privilegier
och immunitet som
beviljas |
| • Article 12
Prévention d'abus | • Article 12
Prevention of abuse | • Artikel 12
Förhindrande av
missbruk |
| • Article 13
Traitement des propres
ressortissants | • Article 13
Treatment of own
nationals | • Artikel 13
Behandling av egna
medborgare |

- Article 14
Accords
complémentaires

- Article 14
Complementary
agreements

- Artikel 14
Tilläggsavtal

Prop. 2014/15:58
Bilaga 1
(Immunitetsprot.)

§ 1 Dans le cadre de ses activités officielles, l'Organisation bénéficie de l'immunité de juridiction et d'exécution sauf:

- a) dans la mesure où l'Organisation aurait expressément renoncé à une telle immunité dans un cas particulier;
- b) en cas d'action civile intentée par un tiers;
- c) en cas de demande reconventionnelle directement liée à une procédure entamée à titre principal par l'Organisation;
- d) en cas de saisie, ordonnée par décision judiciaire, sur les traitements, salaires et autres émoluments dus par l'Organisation à un membre de son personnel.

§ 2 Les avoirs et les autres biens de l'Organisation, quel que soit le lieu où ils se trouvent, bénéficient de l'immunité à l'égard de toute forme de réquisition, confiscation, séquestre et autre forme de saisie ou de contrainte, sauf dans la mesure où le nécessitent temporairement la prévention des accidents mettant en cause des véhicules automoteurs appartenant à l'Organisation ou circulant pour son compte et les enquêtes auxquelles peuvent donner lieu lesdits accidents.

§ 1 Within the scope of its official activities, the Organisation shall enjoy immunity from jurisdiction and execution save:

- a) to the extent that the Organisation shall have expressly waived such immunity in a particular case;
- b) in the case of a civil action brought by a third party;
- c) in the case of a counter-claim directly connected with principal proceedings commenced by the Organisation;
- d) in the case of attachment by order of a court or tribunal, of the salary, wages and other emoluments payable by the Organisation to a member of its staff.

§ 2 The property and other assets of the Organisation, wherever situated, shall be immune from any form of requisition, confiscation, sequestration and any other form of seizure or restraint, except to the extent that this is rendered necessary as a temporary measure by the prevention of accidents involving motor vehicles belonging to or operated on behalf of the Organisation and by enquiries in connection with such accidents.

§ 1 Inom ramen för sin officiella verksamhet ska organisationen åtnjuta immunitet mot rättsliga förfaranden och verkställighet utom

- a) i den mån organisationen i ett särskilt fall uttryckligen har avstått från sin immunitet,
- b) i fråga om civilrättslig talan som har väckts av tredje man,
- c) i fråga om kvittningsyrkande som framställs i direkt samband med ett förfarande som har inletts av organisationen för prövning av huvudfordringen,
- d) i händelse av utmätning eller kvarstad, enligt beslut av judiciell myndighet, av lön eller någon annan ersättning som organisationen är skyldig en anställd.

§ 2 Organisationens egendom och övriga tillgångar ska, var de än finns, åtnjuta immunitet mot varje form av beslag, konfiskation, tvångsförvaltning eller annan form av utmätning eller tvångsåtgärd, utom i den utsträckning detta tillfälligt kan vara nödvändigt för att förhindra eller utreda olyckor med motorfordon som tillhör organisationen eller framförs för dess räkning.

Article 2
Protection contre
l'expropriation

Si une expropriation est nécessaire à des fins d'utilité publique, toutes dispositions appropriées doivent être prises afin d'empêcher que l'expropriation ne constitue un obstacle à l'exercice des activités de l'Organisation et une indemnité préalable, prompte et adéquate doit être versée.

Article 3
Exonération d'impôts

§ 1 Chaque Etat membre exonère des impôts directs l'Organisation, ses biens et revenus, pour l'exercice de ses activités officielles. Lorsque des achats ou services d'un montant important qui sont strictement nécessaires pour l'exercice des activités officielles de l'Organisation sont effectués ou utilisés par l'Organisation et lorsque le prix de ces achats ou services comprend des taxes ou droits, des dispositions appropriées sont prises par les Etats membres, chaque fois qu'il est possible, en vue de l'exonération des taxes ou droits de cette nature ou en vue du remboursement de leur montant.

§ 2 Aucune exonération n'est accordée en ce qui concerne les impôts et taxes qui ne constituent que la simple rémunération de services rendus.

§ 3 Les biens acquis conformément au § 1 ne peuvent être vendus ni cédés, ni utilisés autrement qu'aux conditions fixées par l'Etat membre qui a accordé les exonérations.

Article 2
Safeguards against
expropriation

If expropriation is necessary in the public interest, all the appropriate steps must be taken to avoid interference with the exercise by the Organisation of its activities and adequate prompt compensation must be paid in advance.

Article 3
Exemption from taxes

§ 1 Each Member State shall exempt the Organisation, its property and income, from direct taxes in respect of the exercise of its official activities. Where purchases or services of substantial value which are strictly necessary for the exercise of the official activities of the Organisation are made or used by the Organisation and where the price of such purchases or services includes taxes or duties, appropriate measures shall, whenever possible, be taken by the Member States to grant exemption from such taxes and duties or to reimburse the amount thereof.

§ 2 No exemption shall be granted in respect of taxes or charges which are no more than payment for services rendered.

§ 3 Goods acquired in accordance with § 1 may not be sold or given away, nor used otherwise than in accordance with the conditions laid down by the Member State which has granted the exemptions.

Artikel 2
Skydd mot expropriation

Om expropriation är nödvändig med hänsyn till den allmänna nyttan ska alla lämpliga åtgärder vidtas för att förhindra att denna hindrar organisationen i dess verksamhet, och skälig ersättning ska utan dröjsmål betalas ut i förskott.

Artikel 3
Skattebefrielse

§ 1 Varje medlemsstat ska befria organisationen samt dess egendom och intäkter från direkta skatter inom ramen för dess officiella verksamhet. När organisationen köper varor eller tjänster av betydande värde som är helt nödvändiga för dess officiella verksamhet och när skatter eller avgifter ingår i priset, ska medlemsstaterna, då så är möjligt, vidta lämpliga åtgärder för att befria organisationen från sådana skatter eller avgifter eller till organisationen återbetala motsvarande belopp.

§ 2 Befrielse ska inte medges från skatter och avgifter som endast utgör ersättning för tillhandahållna tjänster.

§ 3 Varor som har förvärvats i enlighet med § 1 får inte säljas, överlåtas eller användas på andra villkor än dem som har fastställts av den medlemsstat som har medgett befrielsen.

Article 4

Exonération de droits et taxes

§ 1 Les produits importés ou exportés par l'Organisation et strictement nécessaires pour l'exercice de ses activités officielles, sont exonérés de tous droits et taxes perçus à l'importation ou à l'exportation.

§ 2 Aucune exonération n'est accordée, au titre de cet article, en ce qui concerne les achats et importations de biens ou la fourniture de services destinés aux besoins propres des membres du personnel de l'Organisation.

§ 3 L'article 3, § 3 s'applique, par analogie, aux biens importés conformément au § 1.

Article 5

Activités officielles

Les activités officielles de l'Organisation visées par le présent Protocole sont les activités répondant aux buts définis à l'article 2 de la Convention.

Article 6

Transactions monétaires

L'Organisation peut recevoir et détenir tous fonds, devises, numéraires ou valeurs mobilières. Elle peut en disposer librement pour tous usages prévus par la Convention et avoir des comptes en n'importe quelle monnaie dans la mesure nécessaire pour faire face à ses engagements.

Article 7

Communications

Pour ses communications

Article 4

Exemption from duties and taxes

§ 1 Goods imported or exported by the Organisation and strictly necessary for the exercise of its official activities, shall be exempt from all duties and taxes levied on import or export.

§ 2 No exemption shall be granted under this Article in respect of goods purchased or imported, or services provided, for the personal benefit of the members of the staff of the Organisation.

§ 3 Article 3 § 3 shall apply mutatis mutandis to goods imported in accordance with § 1.

Article 5

Official activities

The official activities of the Organisation referred to in this Protocol are those activities which correspond to the aim defined in Article 2 of the Convention.

Article 6

Monetary transactions

The Organisation may receive and hold any kind of funds, currency, cash or securities. It may dispose of them freely for any purpose provided for by the Convention and hold accounts in any currency to the extent required to meet its obligations.

Article 7

Communications

For its official communica-

Artikel 4

Befrielse från tullar och avgifter

§ 1 Varor som importeras eller exporteras av organisationen och som är helt nödvändiga för dess officiella verksamhet ska vara befriade från alla tullar och avgifter som tas ut vid import eller export.

§ 2 Befrielse enligt denna artikel ska inte medges för köp och import av varor eller tillhandahållande av tjänster som är avsedda för personligt bruk av organisationens anställda.

§ 3 Artikel 3 § 3 ska också tillämpas på varor som importeras i enlighet med § 1.

Artikel 5

Officiell verksamhet

Med organisationens officiella verksamhet förstås i detta protokoll den verksamhet som svarar mot de ändamål som anges i artikel 2 i fördraget.

Artikel 6

Penningtransaktioner

Organisationen får ta emot och inneha alla slags medel, valutor, kontanter och annan lös egendom. Den får fritt disponera över sådan egendom för alla de ändamål som anges i fördraget samt ha konton i vilken valuta som helst i den omfattning som krävs för att den ska kunna fullgöra sina åtaganden.

Artikel 7

Meddelanden

För sina officiella med-

officielles et le transfert de tous ses documents, l'Organisation bénéficie d'un traitement non moins favorable que celui accordé par chaque Etat membre aux autres organisations inter-nationales comparables.

*Article 8
Privilèges et immunités des représentants des Etats*

Les représentants des Etats membres jouissent, dans l'exercice de leurs fonctions et pour la durée de leurs voyages de services, des privilèges et immunités suivants sur le territoire de chaque Etat membre:

- a) immunité de juridiction, même après la fin de leur mission, pour les actes, y compris leurs paroles et écrits, accomplis par eux dans l'exercice de leurs fonctions; cette immunité ne joue cependant pas en cas de dommages résultant d'un accident causé par un véhicule automobile ou tout autre moyen de transport appartenant à un représentant d'un Etat ou conduit par lui ou en cas d'infraction à la réglementation de la circulation relative à ce moyen de transport;
- b) immunité d'arrestation et de détention préventive, sauf en cas de flagrant délit;
- c) immunité de saisie de leurs bagages personnels, sauf en cas de flagrant délit;
- d) inviolabilité de tous leurs papiers et documents officiels;

tions and the transmission of all its documents, the Organisation shall enjoy treatment no less favourable than that accorded by each Member State to other comparable international organisations.

*Article 8
Privileges and immunities of representatives of Member States*

Representatives of Member States shall, while exercising their functions and during journeys made on official business, enjoy the following privileges and immunities on the territory of each Member State:

- a) immunity from jurisdiction, even after the termination of their mission, in respect of acts, including words spoken and written, done by them in the exercise of their functions; such immunity shall not apply, however, in the case of loss or damage arising from an accident caused by a motor vehicle or any other means of transport belonging to or driven by a representative of a State, nor in the case of a traffic offence involving such a means of transport;
- b) immunity from arrest and from detention pending trial, save when apprehended flagrante delicto;
- c) immunity from seizure of their personal luggage save when apprehended flagrante delicto;
- d) inviolability for all their official papers and documents;

delanden och överföring av alla sina handlingar ska organisationen av varje medlemsstat ges en lika förmånlig behandling som den som staten ger andra jämförbara internationella organisationer.

*Artikel 8
Privilegier och immunitet för medlemsstaternas företrädare*

Medlemsstaternas företrädare ska när de fullgör sina uppgifter och under sina tjänsteresor åtnjuta följande privilegier och immunitet inom varje medlemsstats territorium:

- a) Immunitet mot rättsliga förfaranden som avser gärningar, inbegripet skriftliga och muntliga uttalanden, som de har begått vid fullgörandet av sina uppdrag och detta även sedan deras uppdrag har slutförts; denna immunitet ska dock inte gälla vid skada till följd av en olycka som har orsakats av ett motorfordon eller något annat transportmedel som tillhör eller har framförts av en företrädare för en medlemsstat och inte heller vid trafikbrott där ett sådant transportmedel är inblandat,
- b) immunitet mot anhållande och häktning, utom då de anträffas på bar gärning med brott,
- c) immunitet mot beslag av personligt bagage, utom om de anträffas på bar gärning med brott,
- d) okränkbarhet för alla handlingar och dokument som rör deras

- | | | |
|---|--|---|
| e) exemption pour eux-mêmes et pour leurs conjoints de toute mesure limitant l'entrée et de toutes formalités d'enregistrement des étrangers; | e) exemption for themselves and their spouses from all measures restricting entry and from all aliens' registration formalities; | e) undrag för sig själva och sin make eller maka från inreserestriktioner och anmälningsplikt för utlännigar, |
| f) mêmes facilités en ce qui concerne les réglementations monétaires ou de change que celles accordées aux représentants de Gouvernements étrangers en mission officielle temporaire. | f) the same facilities regarding currency and exchange control as those accorded to representatives of foreign Governments on temporary official missions. | f) samma lättnader med avseende på valuta- och växlingsrestriktioner som medges företrädare för en utländsk regering på tillfälligt officiellt uppdrag. |

*Article 9
Privilèges et immunités des membres du personnel de l'Organisation*

Les membres du personnel de l'Organisation jouissent, dans l'exercice de leurs fonctions, des privilèges et immunités suivants sur le territoire de chaque Etat membre:

- a) immunité de juridiction pour les actes, y compris leurs paroles et écrits, accomplis dans l'exercice de leurs fonctions et dans les limites de leurs attributions; cette immunité ne joue cependant pas en cas de dommages résultant d'un accident causé par un véhicule automobile ou tout autre moyen de transport appartenant à un membre du personnel de l'Organisation ou conduit par lui ou en cas d'infraction à la réglementation de la circulation relative à ce moyen de transport; les membres du personnel continuent de bénéficier de cette immunité même après avoir cessé d'être au service de l'Organisation;

*Article 9
Privileges and immunities of members of the staff of the Organisation*

The members of the staff of the Organisation shall, while exercising their functions, enjoy the following privileges and immunities on the territory of each Member State:

- a) immunity from jurisdiction in respect of acts, including words spoken and written, done by them in the exercise of their functions and within the limits of their prerogatives; such immunity shall not apply, however, in the case of loss or damage arising from an accident caused by a motor vehicle or any other means of transport belonging to or driven by a member of the staff of the Organisation, nor in the case of a traffic offence involving such a means of transport; the members of the staff shall continue to enjoy such immunity, even after they have left the

*Artikel 9
Privilegier och immunitet för organisationens anställda*

Organisationens anställda ska när de fullgör sina uppgifter åtnjuta följande privilegier och immunitet inom varje medlemsstats område:

- a) Immunitet mot rättsliga förfaranden som avser gärningar, inbegripet skriftliga och muntliga uttalanden, som de har begått vid fullgörandet av sina uppgifter i tjänsten; denna immunitet ska dock inte gälla vid skada till följd av en olycka som har orsakats av ett motorfordon eller något annat transportmedel som tillhör eller har framförts av någon av organisationens anställda och inte heller vid trafikbrott där ett sådant transportmedel är inblandat; de anställda ska fortsätta att åtnjuta denna immunitet även efter det att anställningen vid organisationen har upphört,

- | | | |
|---|---|--|
| | service of the Organisation; | |
| b) inviolabilité de tous leurs papiers et documents officiels; | b) inviolability for all their official papers and documents; | b) okränkbarhet för alla handlingar och dokument som rör deras tjänst, |
| c) mêmes exceptions aux dispositions limitant l'immigration et réglant l'enregistrement des étrangers que celles généralement accordées aux membres du personnel des organisations internationales; les membres de leur famille faisant partie de leur ménage jouissent des mêmes facilités; | c) the same exemptions from measures restricting immigration and governing aliens' registration as are normally accorded to members of staff of international organisations; members of their families forming part of their households shall enjoy the same facilities; | c) samma undantag från bestämmelser om in-reserestriktioner och anmälningsplikt för utlännningar som vanligen medges internationella organisationers anställda; familjemedlemmar som ingår i hushållet ska åtnjuta samma lättnader, |
| d) exonération de l'impôt national sur le revenu, sous réserve de l'introduction, au profit de l'Organisation, d'une imposition interne des traitements, salaires et autres émoluments versés par l'Organisation; cependant, les Etats membres ont la possibilité de tenir compte de ces traitements, salaires et émoluments pour le calcul du montant de l'impôt à percevoir sur les revenus d'autres sources; les Etats membres ne sont pas tenus d'appliquer cette exonération fiscale aux indemnités et pensions de retraite et rentes de survie versées par l'Organisation aux anciens membres de son personnel ou à leurs ayants droit; | d) exemption from national income tax, subject to the introduction for the benefit of the Organisation of an internal tax on salaries, wages and other emoluments paid by the Organisation; nevertheless the Member States may take these salaries, wages and emoluments into account for the purpose of assessing the amount of tax to be charged on income from other sources; Member States shall not be obliged to apply this exemption from tax to payments, retirement pensions and survivor's pensions paid by the Organisation to its former members of staff or their assigns; | d) befrielse från nationell inkomstskatt, under förutsättning att en intern skatt till förmån för organisationen tas ut på löner och arvoden som betalas av organisationen; medlemsstaterna har dock rätt att ta hänsyn till dessa löner och arvoden vid beräkningen av det skattebelopp som tas ut på inkomster från andra källor; medlemsstaterna är inte skyldiga att tillämpa denna skattebefrielse på ersättningar, pensioner och livräntor som organisationen betalar till sina tidigare anställda eller dessas förmånstagare, |
| e) en ce qui concerne les réglementations de change, mêmes privilèges que ceux généralement accordés aux membres du personnel des organisations internationales; | e) in respect of exchange control, the same privileges as are normally accorded to staff members of international organisations; | e) i fråga om växling av valuta, samma privilegier som vanligen medges internationella organisationers personal, |
| f) en période de crise internationale, mêmes facilités de rapatrie- | f) in a time of international crisis, the same repatriation facilities | f) samma lättnader för sig själva och familjemedlemmar som till- |

ment pour eux et les membres de leur famille faisant partie de leur ménage que celles généralement accordées aux membres du personnel des organisations internationales.

for themselves and members of their families forming part of their households as are normally accorded to members of the staff of international organisations.

hör deras hushåll för repatriering vid internationella kriser som vanligen medges anställda vid internationella organisationer.

Article 10
Privileges et immunités des experts

Les experts auxquels l'Organisation fait appel, lorsqu'ils exercent des fonctions auprès de l'Organisation ou accomplissent des missions pour cette dernière, y compris durant les voyages effectués dans l'exercice de ces fonctions ou au cours de ces missions, jouissent des privilèges et immunités suivants, dans la mesure où ceux-ci leur sont nécessaires pour l'exercice de leurs fonctions:

- a) immunité de juridiction pour les actes, y compris leurs paroles et écrits, accomplis par eux dans l'exercice de leurs fonctions; cette immunité ne joue cependant pas en cas de dommages résultant d'un accident causé par un véhicule automoteur ou tout autre moyen de transport appartenant à un expert ou conduit par lui ou en cas d'infraction à la réglementation de la circulation relative à ce moyen de transport; les experts continuent de bénéficier de cette immunité même après la cessation de leurs fonctions auprès de l'Organisation;
- b) inviolabilité de tous leurs papiers et documents officiels;

Article 10
Privileges and immunities of experts

Experts upon whose services the Organisation calls shall, while exercising their functions in relation to, or undertaking missions on behalf of, the Organisation, enjoy the following privileges and immunities to the extent that these are necessary for the exercise of their functions, including during journeys made in the exercise of their functions and in the course of such missions:

- a) immunity from jurisdiction in respect of acts, including words spoken and written, done by them in the exercise of their functions; such immunity shall not apply, however, in the case of loss or damage arising from an accident caused by a motor vehicle or any other means of transport belonging to or driven by an expert, nor in the case of a traffic offence involving such a means of transport; experts shall continue to enjoy such immunity even after they have ceased to exercise their functions in relation to the Organisation;
- b) inviolability for all their official papers and documents;

Artikel 10
Privilegier och immunitet för sakkunniga

Sakkunniga som organisationen anlitar ska när de utför uppgifter hos organisationen eller fullgör uppdrag för denna, även under resor som företas under utförandet av sådana uppgifter eller uppdrag, åtnjuta följande privilegier och immunitet i den utsträckning det är nödvändigt för att de ska kunna fullgöra sina uppgifter:

- a) Immunitet mot rättsliga förfaranden som avser gärningar, inbegripet muntliga och skriftliga uttalanden, som de har begått vid fullgörandet av sina uppgifter eller uppdrag; denna immunitet ska dock inte gälla vid skada till följd av en olycka som har orsakats av ett motorfordon eller något annat transportmedel som tillhör en sakkunnig eller har framförts av honom och inte heller vid sådant transportmedel är inblandat; de sakkunniga ska åtnjuta denna immunitet även efter det att de har upphört att utföra uppgifter för organisationens räkning,
- b) okränkbarhet för alla handlingar och dokument som rör deras uppdrag,

- | | | |
|--|--|---|
| c) facilités de change nécessaires au transfert de leur rémunération; | c) the exchange control facilities necessary for the transfer of their remuneration; | c) de lättnader från växlingsrestriktioner som erfordras för överföring av deras arvoden, |
| d) mêmes facilités, en ce qui concerne leurs bagages personnels, que celles accordées aux agents des Gouvernements étrangers en mission officielle temporaire. | d) the same facilities, in respect of their personal luggage, as are accorded to agents of foreign Governments on temporary official missions. | d) samma lättnader i fråga om deras personliga resgods som medges företrädare för en utländsk regering på ett tillfälligt officiellt uppdrag. |

Article 11

But des privilèges et immunités accordés

§ 1 Les privilèges et immunités prévus par le présent Protocole sont institués uniquement afin d'assurer, en toutes circonstances, le libre fonctionnement de l'Organisation et la complète indépendance des personnes auxquelles ils sont accordés. Les autorités compétentes lèvent toute immunité dans tous les cas où son maintien est susceptible d'entraver l'action de la justice et où elle peut être levée sans porter atteinte à la réalisation de l'objectif pour lequel elle a été accordée.

§ 2 Les autorités compétentes aux fins du § 1 sont:

- a) les Etats membres, pour leurs représentants;
- b) le Comité administratif pour le Secrétaire général;
- c) le Secrétaire général pour les autres agents de l'Organisation ainsi que pour les experts auxquels l'Organisation fait appel.

Article 11

Purpose of privileges and immunities accorded

§ 1 The privileges and immunities provided for in this Protocol shall be instituted solely to ensure, in all circumstances, the unimpeded functioning of the Organisation and the complete independence of the persons to whom they are accorded. The competent authorities shall waive any immunity in all cases where retaining it might impede the course of justice and where it can be waived without prejudicing the achievement of the purpose for which it was accorded.

§ 2 The competent authorities for the purposes of § 1 shall be

- a) the Member States, in respect of their representatives;
- b) the Administrative Committee, in respect of the Secretary General;
- c) the Secretary General, in respect of other members of the staff of the Organisation and of experts upon whose services the Organisation calls.

Artikel 11

Syftet med privilegier och immunitet som beviljas

§ 1 De privilegier och den immunitet som anges i detta protokoll har tillkommit uteslutande i syfte att säkerställa att organisationens verksamhet under alla förhållanden ska kunna bedrivas utan hinder och att de personer som åtnjuter dessa privilegier och denna immunitet ska vara helt oberoende. De behöriga myndigheterna ska häva immuniteten i alla de fall då den kan hindra rättvisans behöriga gång och då den kan hävas utan att det därigenom uppkommer hinder mot att de ändamål uppnås för vilka den har beviljats.

§ 2 Behöriga myndigheter enligt § 1 är

- a) medlemsstaterna, för deras företrädare,
- b) administrativa kommittén, för generalsekreteraren,
- c) generalsekreteraren, för organisationens anställda samt de sakkunniga som organisationen anlitar.

Article 12
Prévention d'abus

§ 1 Aucune des dispositions du présent Protocole ne peut mettre en cause le droit que possède chaque Etat membre de prendre toutes les précautions utiles dans l'intérêt de sa sécurité publique.

§ 2 L'Organisation coopère en tout temps avec les autorités compétentes des Etats membres en vue de faciliter une bonne administration de la justice, d'assurer le respect des lois et prescriptions des Etats membres concernés et d'empêcher tout abus auquel pourraient donner lieu les privilèges et immunités prévus dans le présent Protocole.

Article 13
Traitement des propres ressortissants

Aucun Etat membre n'est tenu d'accorder les privilèges et immunités mentionnés:

- a) à l'article 8, à l'exception de la lettre d),
- b) à l'article 9, à l'exception des lettres a), b) et d),
- c) à l'article 10, à l'exception des lettres a) et b)

à ses propres ressortissants ou aux personnes qui ont leur résidence permanente dans cet Etat.

Article 14
Accords complémentaires

L'Organisation peut conclure avec un ou plusieurs Etats membres des accords complémentaires en vue de

Article 12
Prevention of abuse

§ 1 None of the provisions of this Protocol may call into question the right of each Member State to take every necessary precaution in the interests of its public security.

§ 2 The Organisation shall co-operate at all times with the competent authorities of the Member States in order to facilitate the proper administration of justice, to ensure the observance of the laws and prescriptions of the Member States concerned and to prevent any abuse which might arise out of the privileges and immunities provided for in this Protocol.

Article 13
Treatment of own nationals

No Member State shall be obliged to accord the privileges and immunities referred to in this Protocol under

- a) Article 8, excluding letter d),
- b) Article 9, excluding letters a), b) and d),
- c) Article 10, excluding letters a) and b),

to its own nationals or to persons who have their permanent residence in that State.

Article 14
Complementary agreements

The Organisation may conclude with one or more Member States complementary agreements to give effect

Artikel 12
Förhindrande av missbruk

§ 1 Ingen bestämmelse i detta protokoll får inskränka en medlemsstats rätt att vidta alla åtgärder som är nödvändiga med hänsyn till statens säkerhet.

§ 2 Organisationen ska alltid samarbeta med behöriga myndigheter i medlemsstaterna för att underlätta god rättskipning, för att se till att lagar och bestämmelser i de berörda medlemsstaterna iakttas och för att hindra missbruk av de privilegier och den immunitet som anges i detta protokoll.

Artikel 13
Behandling av egna medborgare

Ingen medlemsstat ska vara skyldig att medge sina egna medborgare eller personer som har hemvist i den staten de privilegier och den immunitet som avses i

- a) artikel 8, med undantag av d),
- b) artikel 9, med undantag av a, b och d),
- c) artikel 10, med undantag av a och b).

Artikel 14
Tilläggsavtal

Organisationen får sluta tilläggsavtal med en eller flera medlemsstater om tillämpningen av bestämm-

l'application du présent Protocole en ce qui concerne cet Etat membre ou ces Etats membres, ainsi que d'autres accords en vue d'assurer le bon fonctionnement de l'Organisation.

to this Protocol as regards such Member State or Member States, and other agreements to ensure the proper functioning of the Organisation.

elserna i detta protokoll när det gäller denna medlemsstat eller dessa medlemsstater, och även andra avtal för att säkerställa att organisationens verksamhet bedrivs på ett effektivt sätt.

Prop. 2014/15:58
Bilaga 1
(Immunitetsprot.)

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 Déroptions• 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 Betalning och återbetalning av transportavgift• Artikel 9 Rätt till transport. Förlust av rätten till transport• Artikel 10 Fullgörande av förvaltningsmyndigheters föreskrifter• Artikel 11 Tåginställelse och tågförsening. Utebliven tåganslutning

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 13
Vérification
- Article 14
Accomplissement des
formalités
administratives

- Article 12
Acceptable articles and
animals
- Article 13
Examination
- Article 14
Completion of
administrative
formalities

- Artikel 12
Rätt att medföra
föremål och djur
- Artikel 13
Undersökning
- Artikel 14
Fullgörande av
förvaltnings-
myndigheters
föreskrifter

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

Chapitre III
Bagages

Chapter III
Registered Luggage

Kapitel III
Inskrivet resgods

- 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

- 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

- Artikel 16
Inlämning av inskrivet
resgods
- Artikel 17
Resgodsbevis
- Artikel 18
Inskrivning och
transport
- Artikel 19
Betaling av
transportavgift för
inskrivet resgods
- Artikel 20
Märkning av inskrivet
resgods
- Artikel 21
Rätt att förfoga över
inskrivet resgods
- Artikel 22
Utlämning

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,
tågförsejning eller
utebliven tåganslutning

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 i fråga om
handresgods, djur, inskrivet
resgods och fordon

Prop. 2014/15:58
Bilaga 1
(CIV)

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 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

Avsnitt 1
Handresgods och djur

- Artikel 33
Ansvar
- Artikel 34
Begränsning av
ersättningen vid förlust
av föremål eller
sakskada
- Artikel 35
Ansvarsbefrielse

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 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 2
Inskrivet resgods

- Artikel 36
Förutsättningar för
ansvar
- Artikel 37
Beviskyldighet
- 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

Section 3
Véhicules

- 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

Chapitre IV
Dispositions communes

- 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

Titre V
Responsabilité du voyageur

- Article 53
Principes particuliers de responsabilité

Titre VI
Exercice des droits

- Article 54
Constatation de perte partielle ou d'avarie
- Article 55
Réclamations

Section 3
Vehicles

- Article 44
Compensation for delay
- Article 45
Compensation for loss
- Article 46
Liability in respect of other articles
- Article 47
Applicable law

Chapter IV
Common Provisions

- 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

Title V
Liability of the Passenger

- Article 53
Special principles of liability

Title VI
Assertion of Rights

- Article 54
Ascertainment of partial loss or damage
- Article 55
Claims

Avsnitt 3
Fordon

- Artikel 44
Ersättning vid försening
- Artikel 45
Ersättning vid förlust
- Artikel 46
Ansvar i fråga om andra föremål
- Artikel 47
Tillämplig rätt

Kapitel IV
Allmänna bestämmelser

- 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

Avdelning V
Den resandes ansvar

- Artikel 53
Särskilda principer för ansvar

Avdelning VI
Framställande av anspråk

- Artikel 54
Fastställelse av att föremål har skadats eller delvis gått förlorat
- Artikel 55
Anspråk

- | | | |
|--|--|--|
| <ul style="list-style-type: none">• Article 56
Transporteurs qui peuvent être actionnés | <ul style="list-style-type: none">• Article 56
Carriers against whom an action may be brought | <ul style="list-style-type: none">• Artikel 56
Transportörer mot vilka talan får föras |
| <ul style="list-style-type: none">• Article 57
For | <ul style="list-style-type: none">• Article 57
Forum | <ul style="list-style-type: none">• Artikel 57
Behörig domstol |
| <ul style="list-style-type: none">• Article 58
Extinction de l'action en cas de mort et de blessures | <ul style="list-style-type: none">• Article 58
Extinction of right of action in case of death or personal injury | <ul style="list-style-type: none">• Artikel 58
Förlust av rätten att föra talan vid dödsfall eller personskada |
| <ul style="list-style-type: none">• Article 59
Extinction de l'action née du transport des bagages | <ul style="list-style-type: none">• Article 59
Extinction of right of action arising from carriage of luggage | <ul style="list-style-type: none">• Artikel 59
Förlust av rätten att föra talan i fråga om resgods |
| <ul style="list-style-type: none">• Article 60
Prescription | <ul style="list-style-type: none">• Article 60
Limitation of actions | <ul style="list-style-type: none">• 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 | <ul style="list-style-type: none">• Article 61
Apportionment of the carriage charge | <ul style="list-style-type: none">• Artikel 61
Fördelning av transportavgiften |
| <ul style="list-style-type: none">• Article 62
Droit de recours | <ul style="list-style-type: none">• Article 62
Right of recourse | <ul style="list-style-type: none">• Artikel 62
Rätt till återkrav |
| <ul style="list-style-type: none">• Article 63
Procédure de recours | <ul style="list-style-type: none">• Article 63
Procedure for recourse | <ul style="list-style-type: none">• Artikel 63
Förfarandet i mål om återkrav |
| <ul style="list-style-type: none">• Article 64
Accords au sujet des recours | <ul style="list-style-type: none">• Article 64
Agreements concerning recourse | <ul style="list-style-type: none">• 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.

Prop. 2014/15:58
Bilaga 1
(CIV)

§ 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 transport 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 2 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

Article 2

Declaration concerning liability in case of death of, or personal injury to, passengers

Artikel 2

Förklaring om ansvar i fall då resande dödas eller skadas

§ 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.

§ 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.

§ 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 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 blir gällande en månad efter den dag då depositarien underrättade medlemsstaterna om det.

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 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 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.

§ 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.

Article 5
Droit contraignant

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.

Titre II
Conclusion et exécution du contrat de transport

Article 6
Contrat de transport

§ 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-

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.

§ 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.

Article 5
Mandatory law

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.

Title II
Conclusion and Performance of the Contract of Carriage

Article 6
Contract of carriage

§ 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

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 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.

Artikel 5
Tvingande rätt

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.

Avdelning II
Ingående och fullgörande av transportavtalet

Artikel 6
Transportavtal

§ 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.

destination and to deliver the luggage and vehicles at the place of destination.

lämna ut resgodset och fordonen på bestämmelsestationen.

§ 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.

§ 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.

§ 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 Le titre de transport fait foi, jusqu'à preuve du contraire, de la conclusion et du contenu du contrat de transport.

§ 3 The ticket shall be prima facie evidence of the conclusion and the contents of the contract of carriage.

§ 3 Biljetten ska tills motsatsen bevisats gälla som bevis för ingåendet av och innehållet i transportavtalet.

Article 7
Titre de transport

Article 7
Ticket

Artikel 7
Biljett

§ 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.

§ 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.

§ 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 Doivent au moins être inscrits sur le titre de transport:

§ 2 The following, at least, must be entered on the ticket:

§ 2 Biljetten ska innehålla åtminstone följande uppgifter:

- 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.

- 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.

- 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

- | | | |
|--|---|---|
| <p>de transport valable doit payer, outre le prix de transport, une surtaxe;</p> <p>b) qu'un voyageur qui refuse le paiement immédiat du prix de transport ou de la surtaxe peut être exclu du transport;</p> <p>c) si et dans quelles conditions un remboursement de la surtaxe a lieu.</p> | <p>valid ticket must pay, in addition to the carriage charge, a surcharge;</p> <p>b) that a passenger who refuses to pay the carriage charge or the surcharge upon demand may be required to discontinue his journey;</p> <p>c) if and under what conditions a refund of the surcharge shall be made.</p> | <p>biljett ska betala en tilläggsavgift utöver transportavgiften,</p> <p>b) att en resande som vägrar att genast betala transportavgiften eller tilläggsavgiften kan förlora rätten till transport,</p> <p>c) om och under vilka omständigheter tilläggsavgiften ska återbetalas.</p> |
|--|---|---|

§ 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.

§ 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.

§ 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.

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

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

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

transport que le train a été supprimé ou la correspondance manquée.

Titre III
Transport de colis à main, d'animaux, de bagages et de véhicules

Chapitre I
Dispositions communes

Article 12
Objets et animaux admis

§ 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.

§ 2 Le voyageur peut expédier, en tant que bagages, des objets et des animaux conformément aux Conditions générales de transport.

§ 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.

§ 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

ticket that the train has been cancelled or the connection missed.

Title III
Carriage of Hand Luggage, Animals, Registered Luggage and Vehicles

Chapter I
Common Provisions

Article 12
Acceptable articles and animals

§ 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.

§ 2 The passenger may consign articles and animals as registered luggage in accordance with the General Conditions of Carriage.

§ 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.

§ 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,

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

transportées par rail, doit être conforme au Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (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'interdit 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.

§ 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.

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

must comply with the Regulation concerning the Carriage of Dangerous Goods by Rail (RID).

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.

§ 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.

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

enlighet med Reglementet om internationell järnvägs-transport 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

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.

Article 17

Bulletin de bagages

§ 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.

§ 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.

§ 3 Le voyageur doit s'assurer, à la réception du bulletin de bagages, que celui-ci a été émis selon ses indications.

Article 18

Enregistrement et 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

mass of the items of luggage corresponded to the entries on the luggage registration voucher.

Article 17

Luggage registration voucher

§ 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.

§ 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.

§ 3 The passenger must ensure, on receipt of the luggage registration voucher, that it has been made out in accordance with his instructions.

Article 18

Registration and carriage

§ 1 Save where the General Conditions of Carriage otherwise provide, luggage shall be registered only on production of a ticket valid at

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

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.

§ 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.

§ 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.

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 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.

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.

§ 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.

§ 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.

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.

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.

gäller minst till resgodsets bestämmelseplats. 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 överenskommit mellan den resande och transportören ska transportkostnaden för inskrivet resgods betalas vid inskrivningen.

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
Utlämnning

§ 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 utlämnning 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 resgodsbeviset får begära att resgodset lämnas ut på bestämelseplatsen 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 resgodsbeviset 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 bestämelseplats 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 resgodsbeviset inte får resgodset utlämnat har han rätt att få ett intygande på resgodsbeviset 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 desti-	§ 8 I övrigt ska utlämningen av resgodset ske enligt de bestämmelser som gäller på bestämelseplatsen.

	nation.	
<i>Chapitre IV</i> <i>Véhicules</i>	<i>Chapter IV</i> <i>Vehicles</i>	<i>Kapitel IV</i> <i>Fordon</i>
<i>Article 23</i> <i>Conditions de transport</i>	<i>Article 23</i> <i>Conditions of carriage</i>	<i>Artikel 23</i> <i>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</i> <i>Bulletin de transport</i>	<i>Article 24</i> <i>Carriage voucher</i>	<i>Artikel 24</i> <i>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. | 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.

Article 25
Droit applicable

Article 25
Applicable law

Artikel 25
Tillämplig rätt

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.

Titre IV
Responsabilité du transporteur

Title IV
Liability of the Carrier

Avdelning IV
Transportörens ansvar

Chapitre I
Responsabilité en cas de mort et de blessures de voyageurs

Chapter I
Liability in case of Death of, or Personal Injury to, Passengers

Kapitel I
Ansvar i fall då resande dödas eller skadas

Article 26
Fondement de la responsabilité

Article 26
Basis of liability

Artikel 26
Förutsättningar för ansvar

§ 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.

§ 4 Les présentes Règles uniformes n'affectent pas la responsabilité qui peut

§ 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.

§ 4 These Uniform Rules shall not affect any liability which may be incurred by

§ 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 Dessa enhetliga rättsregler ska inte inverka på det ansvar som kan åvila

incomber au transporteur pour les cas non prévus au § 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.

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 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

the carrier in cases not provided for in § 1.

§ 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.

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

transportören i andra fall än de som avses i § 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

<p>la loi reste soumise au droit national.</p>	<p>national law.</p>	<p>rätt tillämpas.</p>
<p><i>Article 28</i> <i>Dommages-intérêts en cas de blessures</i></p>	<p><i>Article 28</i> <i>Damages in case of personal injury</i></p>	<p><i>Artikel 28</i> <i>Ersättning vid personskada</i></p>
<p>En cas de blessures ou de toute autre atteinte à l'intégrité physique ou psychique du voyageur, 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 to the passenger 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>Om en resande tillfogas personskada eller annan fysisk eller psykisk skada ska ersättningen täcka</p> <p>a) nödvändiga kostnader, särskilt kostnaderna för vård och transport,</p> <p>b) inkomstförlust till följd av förlorad eller nedsatt arbetsförmåga och ökning av levnadskostnaderna.</p>
<p><i>Article 29</i> <i>Réparation d'autres préjudices corporels</i></p>	<p><i>Article 29</i> <i>Compensation for other bodily harm</i></p>	<p><i>Artikel 29</i> <i>Ersättning vid annan personskada</i></p>
<p>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.</p>	<p>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.</p>	<p>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.</p>
<p><i>Article 30</i> <i>Forme et montant des dommages-intérêts en cas de mort et de blessures</i></p>	<p><i>Article 30</i> <i>Form and amount of damages in case of death and personal injury</i></p>	<p><i>Artikel 30</i> <i>Ersättningens form och storlek vid dödsfall eller personskada</i></p>
<p>§ 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.</p>	<p>§ 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.</p>	<p>§ 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.</p>
<p>§ 2 Le montant des dommages-intérêts à allouer en vertu du § 1 est déterminé selon le droit national.</p>	<p>§ 2 The amount of damages to be awarded pursuant to § 1 shall be determined in accordance with national</p>	<p>§ 2 Storleken på den ersättning som ska utges enligt § 1 ska bestämmas enligt nationell rätt. Vid tillämp-</p>

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.

Article 32
Responsabilité en cas de
suppression, retard ou
correspondance manqué

Article 32
Liability in case of
cancellation, late running
of trains or missed
connections

Artikel 32
Ansvar vid tåginställelse,
tågförseining eller utebliven
tågan slutning

§ 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.

§ 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.

§ 1 Transportören ska vara ansvarig gentemot den resande för skada som uppkommer på grund av att tåginställelse, tågförseining eller utebliven tågan slutning 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 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:

§ 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:

§ 2 Transportören ska vara fri från detta ansvar när inställelsen, förseiningen eller den uteblivna anslutningen kan hänföras till följande orsaker:

- 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-

- 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

- a) Omständigheter som inte är förbundna med järnvägsdriften och som transportören inte hade kunnat undgå eller förebygga följdena 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 följdena 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 dommages-intérêts 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.

§ 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.

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.

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.

§ 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.

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.

målet 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.

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 avstående 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 déterminée.

§ 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 kolliet 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 kolliet 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;	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;	dan, dock högst 80 beräkningsenheter per kilogram av förlusten i bruttovikt eller 1 200 beräkningsenheter per kolli,
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.	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.	b) om skadans storlek inte är visad, en ersättning med sammanlagt 20 beräkningsenheter per kilogram av förlusten i bruttovikt eller 300 beräkningsenheter per kolli.
Le mode d'indemnisation, par kilogramme manquant ou par colis, est déterminé dans les Conditions générales de transport.	The method of compensation, by kilogram missing or by item of luggage, shall be determined by the General Conditions of Carriage.	I de allmänna transportvillkoren ska bestämmas om ersättningen ska beräknas per kilogram av vikt-förlusten eller per kolli.
§ 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'excise déjà acquittés.	§ 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.	§ 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.
<i>Article 42</i> <i>Indemnité en cas d'avarie</i>	<i>Article 42</i> <i>Compensation for damage</i>	<i>Artikel 42</i> <i>Ersättning vid skada</i>
§ 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.	§ 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.	§ 1 När inskrivet resgods har skadats ska transportören betala ersättning motsvarande minskningen av resgodsets värde, men inget ytterligare skadestånd.
§ 2 L'indemnité n'excède pas:	§ 2 The compensation shall not exceed:	§ 2 Ersättningen ska inte överstiga följande belopp:
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	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	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 utlämningen*

§ 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:

- 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;
- 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.

Le mode d'indemnisation, par kilogramme ou par colis, est déterminé dans les Conditions générales de transport.

§ 2 En cas de perte totale des bagages, l'indemnité prévue au § 1 ne se cumule pas avec celle prévue à l'article 41.

§ 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:

- 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;
- 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,

The methods of compensation, by kilogram missing or by item of luggage, shall be determined by the General Conditions of Carriage.

§ 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.

§ 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) 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) 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.

I de allmänna transportvillkoren ska det fastställas om ersättningen ska beräknas per kilogram eller per kolli.

§ 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 utlämnningen 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 utlämnningen 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.

Prop. 2014/15:58
Bilaga 1
(CIV)

Article 45

Indemnité en cas de perte

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.

Article 45

Compensation for loss

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.

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.

Article 46

Responsabilité en ce qui concerne d'autres objets

§ 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.

Article 46

Liability in respect of other articles

§ 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.

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 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 témérairement 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 uppkomma.

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 au 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 skade-
ståndsansvar

De begränsningar av skade-ståndsansvaret 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 framstälts, 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 järnvägs-transport 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> |
|---|---|---|

Titre VI
Exercice des droits

Article 54
Constatacion 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 förlorat

§ 1 Om transportören upptäcker eller får anledning att anta att egendom (resgods, fordon) som transporterats 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 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 au

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
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 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 dem 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 kändanden har rätt att välja mellan flera transportörer, ska hans valrätt upphöra när talan väcks mot någon av dessa; detta ska också gälla om kändanden 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,

- | | | |
|---|---|---|
| dent survenu au voyageur; | ger in some other way; | inom den tid som anges i § 1, |
| 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; | 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; | 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) l'ayant droit prouve que l'accident a eu pour cause une faute du transporteur. | d) the person entitled proves that the accident was caused by fault on the part of the carrier. | d) den som har rätt till ersättning visar att skadefallet har orsakats av fel eller försummelse från transportörens sida. |

Article 59
Extinction de l'action née du transport des bagages

Article 59
Extinction of right of action arising from carriage of luggage

Artikel 59
Förlust av rätten att föra talan om transport av resgods

§ 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.

§ 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.

§ 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 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
 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-

- 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

- 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 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

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.

§ 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

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.

§ 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

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 § 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 begynnelsedag.

§ 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 genkåromål 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 överenskommelse 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; | damage shall be solely liable for it; | vara ensam ansvarig för den. |
| 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); | 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); | 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) | 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. | 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. | c) Om det inte kan visas vilken av transportörerna som har orsakat skadan, ska ersättningskyldigheten 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.

§ 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.

§ 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.

*Article 63
Procédure de recours*

*Article 63
Procedure for recourse*

*Artikel 63
Förfarandet i mål om återkrav*

§ 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

§ 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

§ 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 stämningensökan 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.

Prop. 2014/15:58
Bilaga 1
(CIV)

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.

Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM, appendice B à la Convention)

Prop. 2014/15:58

Bilaga 1

(CIM)

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, bilhang B till fördraget)

Titre premier
Généralités

- Article premier
Champ d'application
- Article 2
Prescriptions de droit public
- Article 3
Définitions
- Article 4
Dérogations
- Article 5
Droit contraignant

Title I
General Provisions

- Article 1
Scope
- Article 2
Prescriptions of public law
- Article 3
Definitions
- Article 4
Derogations
- Article 5
Mandatory law

Avdelning 1
Allmänna bestämmelser

- Artikel 1
Tillämpningsområde
- Artikel 2
Offentligrättsliga bestämmelser
- Artikel 3
Definitioner
- Artikel 4
Avvikelser
- Artikel 5
Tvingande rätt

Titre II
Conclusion et exécution du contrat de transport

- 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

Title II
Conclusion and Performance of the Contract of Carriage

- 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

Avdelning II
Ingående och fullgörande av transportavtalet

- Artikel 6
Transportavtal
- Artikel 7
Fraktsedelns innehåll
- Artikel 8
Ansvar för uppgifterna i fraktsedeln
- Artikel 9
Farligt gods
- Artikel 10
Betaltning av kostnader
- Artikel 11
Undersökning
- Artikel 12
Fraktsedelns bevisvärde

Prop. 2014/15:58
Bilaga 1
(CIM)

• 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 Utlämnng 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
<i>Titre III</i> <i>Responsabilité</i>	<i>Title III</i> <i>Liability</i>	<i>Avdelning III</i> <i>Ansvar</i>
• Article 23 Fondement de la responsabilité	• Article 23 Basis of liability	• Artikel 23 Förutsättningar för ansvar
• Article 24 Responsabilité en cas de transport de véhicules ferroviaires en tant que marchandise	• Article 24 Liability in case of carriage of railway vehicles as goods	• Artikel 24 Ansvar vid transport av järnvägsfordon som gods
• Article 25 Charge de la preuve	• Article 25 Burden of proof	• Artikel 25 Bevisskyldighet
• Article 26 Transporteurs subséquents	• Article 26 Successive carriers	• Artikel 26 Efterföljande transportörer
• Article 27 Transporteur substitué	• Article 27 Substitute carrier	• Artikel 27 Faktisk transportör

- | | | |
|--|--|--|
| • 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 värdeklaring |
| • 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 tas emot och 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 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.

§ 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.

Article 2
Prescriptions de droit public

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.

Article 2
Prescriptions of public law

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.

Artikel 2
Offentligrättsliga bestämmelser

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.

Article 3
Définitions

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,

Article 3
Definitions

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

Artikel 3
Definitioner

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

- | | | |
|---|--|--|
| l'exécution du transport ferroviaire; | in part, the performance of the carriage by rail; | 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) "unité de transport intermodal" désigne les conteneurs, caisses mobiles, semi-remorques ou autres unités de chargement similaires utilisées en transport intermodal. | d) "intermodal transport unit" means a container, swap body, semi-trailer or other comparable loading unit used in intermodal transport. | d) intermodal lastbärare: container, växelflak, påhängsvagn eller annan liknande lastenhet som används vid transport med flera transportslag. |

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.

Article 5
Droit contraignant

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.

Titre II
Conclusion et exécution du
contrat de transport

Article 6
Contrat de transport

§ 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.

§ 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.

§ 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.

Article 5
Mandatory law

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.

Title II
Conclusion and
Performance of the
Contract of Carriage

Article 6
Contract of carriage

§ 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.

§ 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.

§ 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.

Artikel 5
Tvingande rätt

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.

Avdelning II
Ingående och fullgörande
av transportavtalet

Artikel 6
Transportavtal

§ 1 Genom transportavtalet förbinder sig transportören att mot betalning transportera godset till bestämmelseplatsen och att lämna ut det till mottagaren.

§ 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 Fraktsedeln ska undertecknas 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 la Communauté 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

§ 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 Community 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

§ 4 Transportören ska på fraktsedelsdubblotten på lämpligt sätt intyga att godset har tagits emot och återlämna dubblotten 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 gemenskapens tullområde, på vilket det gemensamma transiteringsförfarandet tillämpas, ska varje sändning åtföljas av en fraktsedel som uppfyller kraven i artikel 7.

§ 8 De internationella transportörsorganisationerna ska upprätta enhetliga förslag 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 dubblotten av denna, får upprättas i elektronisk form, som kan omvandlas till läsbara skrivtecken. Förfarandena för registrering och behandling av uppgifterna ska vara likvärdiga i funktionshänseen-

l'enregistrement et le traitement 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.

Article 7
Teneur de la lettre de
voiture

§ 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 trans-

data must be equivalent from the functional point of view, particularly so far as concerns the evidential value of the consignment note represented by those data.

Article 7
Wording of the
consignment note

§ 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

de, i synnerhet i fråga om bevisvärdet av den fraktsedel som dessa uppgifter utgör.

Artikel 7
Fraktsedelns innehåll

§ 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 godssets art och förpackningssättet samt, för farligt gods, den beskrivning som föreskrivs i reglementet om internationell järnvägstransport av farligt gods (RID).
- i) Antal kollar och de särskilda märken och nummer som är nödvändiga för identifiering av styckegods.
- j) Vagnsnummer vid transport av hel

	port par wagons complets;	carriage of full wagon loads;	vagnslast.
k)	le numéro du véhicule ferroviaire roulant sur ses propres roues, s'il est remis au transport en tant que marchandise;	k) the number of the railway vehicle running on its own wheels, if it is handed over for carriage as goods;	k) Numret på det järnvägsfordon som rullar på egna hjul och som överlämnas för transport som gods.
l)	en outre, dans le cas d'unités de transport intermodal, la catégorie, le numéro ou d'autres caractéristiques nécessaires à leur identification;	l) in addition, in the case of intermodal transport units, the category, the number or other characteristics necessary for their identification;	l) Dessutom, för intermodal lastbärare, uppgift om kategori, nummer eller andra utmärkande egenskaper som är nödvändiga för identifiering av dessa.
m)	la masse brute de la marchandise ou la quantité de la marchandise exprimée sous d'autres formes;	m) the gross mass or the quantity of the goods expressed in other ways;	m) Godsets bruttovikt eller godsets kvantitet uttryckt på annat sätt.
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;	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;	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.
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;	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;	o) Kostnader som är hänförliga till transporten (frakt, tilläggsvgifter, 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)	l'indication que le transport est soumis, nonobstant toute clause contraire, aux présentes Règles uniformes.	p) a statement that the carriage is subject, notwithstanding any clause to the contrary, to these Uniform Rules.	p) Uppgift om att dessa enhetliga rättsregler ska tillämpas på transporten, utan hinder av eventuella klausuler med motsatt innebörd.

§ 2 Le cas échéant, la lettre de voiture doit contenir, en

§ 2 Where applicable the consignment note must also

§ 2 Fraktsedeln ska i förekommande fall dessutom

outré, les indications suivantes:	contain the following particulars:	innehålla följande uppgifter:
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 svara för alla kostnader och skador som transportören åsamkas på grund av att

a) d'inscriptions par l'expéditeur, sur la lettre de voiture, de

a) the entries made by the consignor in the consignment note

a) avsändarens uppgifter på fraktsedeln är oriktiga, otidliga, ofull-

<p>mentions irrégulières, inexactes, incomplètes ou portées ailleurs qu'à la place réservée à chacune d'elles ou</p> <p>b) de l'omission par l'expéditeur d'inscriptions prescrites par le RID.</p>	<p>being irregular, incorrect, incomplete or made elsewhere than in the allotted space, or</p> <p>b) the consignor omitting to make the entries prescribed by RID.</p>	<p>ständiga eller har förts in på fel ställe på fraktsedeln, eller</p> <p>b) avsändaren har underlåtit att föra in de uppgifter som föreskrivs i RID.</p>
<p>§ 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.</p>	<p>§ 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.</p>	<p>§ 2 Om transportören för in uppgifter på fraktsedeln på begäran av avsändaren ska han anses handla på avsändarens vägnar, tills motsatsen bevisats.</p>
<p>§ 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.</p>	<p>§ 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.</p>	<p>§ 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.</p>
<p><i>Article 9</i> <i>Marchandises dangereuses</i></p>	<p><i>Article 9</i> <i>Dangerous goods</i></p>	<p><i>Artikel 9</i> <i>Farligt gods</i></p>
<p>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.</p>	<p>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.</p>	<p>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.</p>
<p><i>Article 10</i> <i>Paiement des frais</i></p>	<p><i>Article 10</i> <i>Payment of costs</i></p>	<p><i>Artikel 10</i> <i>Betalning av kostnader</i></p>
<p>§ 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</p>	<p>§ 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</p>	<p>§ 1 Om inte annat överenskommits mellan avsändaren och transportören, ska kostnaderna (frakt, tilläggsavgifter, tullavgifter och andra kostnader som uppkommer från det att</p>

la livraison) sont payés par l'expéditeur.

§ 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.

Article 11
Vérification

§ 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.

§ 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

conclusion of the contract to the time of delivery) shall be paid by the consignor.

§ 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.

Article 11
Examination

§ 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.

§ 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

avtalet sluts till dess att det lämnas ut) betalas av avsändaren.

§ 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.

Artikel 11
Undersökning

§ 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 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 fraktsedelsdubblen, även på denna.

voiture, également sur celui-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

consignment note, if it is 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 con-

I så fall ska kostnaderna för undersökningen påföras godset, om de inte betalas omedelbart.

§ 3 När avsändaren lastar godset, har han rätt att kräva att transportören undersöker godsets skick och förpackning samt riktigheten av uppgifterna i fraktsedeln 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 fraktsedeln.

Artikel 12
Fraktsedelns bevisvärde

§ 1 Fraktsedeln 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 fraktsedeln tills motsatsen visats gälla som bevis för att godset är i det skick och har den förpackning som uppgivits på fraktsedeln, 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 fraktsedeln om antal kollin, märkning och

nombre de colis, leurs 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.

cerning the number of 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.

nummer samt bruttovikt eller på annat sätt angiven kvantitet är riktiga.

§ 3 När avsändaren har lastat godset ska fraktsedeln, i de fall transportören har kontrollerat godsets 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 räcka 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 L'expéditeur est responsable 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

§ 2 The consignor shall be 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 docu-

§ 2 Avsändaren ska vara 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

renseignements, sauf en cas 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

ments and information, 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,

ofullständiga eller oriktiga, 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,

douane et autres frais, 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 prescrip-

when he or his agent 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 prescrip-

om han eller hans 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 åtgärden 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 åtgärden 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 åtgärdena.

§ 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

tions des douanes ou 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.

of customs or other administrative 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.

meddelas av tullmyndigheter eller andra förvaltningsmyndigheter om gods-ets 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.

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

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

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 styckegodssändningar
 - 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 tilläggsfrister av viss bestämd längd i följande fall:

- a) Sändningar som trans-

- des lignes dont l'écartement des rails est différent,	- carried by lines of a different gauge,	- porteras över linjer med olika spårvidd,
- la mer ou une voie de navigation intérieure,	- by sea or inland waterway,	- till sjöss eller på inre vattenvägar,
- une route s'il n'existe pas de liaison ferroviaire;	- by road if there is no rail link;	- på väg, om det inte finns någon järnvägsförbindelse,
b) circonstances extraordinaires entraînant un développement anormal du trafic ou des difficultés anormales d'exploitation.	b) exceptional circumstances causing an exceptional increase in traffic or exceptional operating difficulties.	b) under osedvanliga förhållanden som förorsakar en ovanlig ökning av trafiken eller ovanliga driftsvårigheter.
La durée des délais supplémentaires doit figurer dans les Conditions générales de transport.	The duration of the additional transit periods must appear in the General Conditions of Carriage.	Längden på tillägsfristerna ska anges i de allmänna transportvillkoren.
§ 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.
<i>Article 17</i> <i>Livraison</i>	<i>Article 17</i> <i>Delivery</i>	<i>Artikel 17</i> <i>Utlämnung av gods</i>
§ 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	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,

sous la garde du 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 lämna 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 fraktsedelsdubblotten, 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 fraktsedelsdubblen visas upp, ska han vara ansvarig för den skada som mottagaren lider om fraktsedelsdubblen 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 försummelse 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 återvända godset till avsändaren eller, om det är berättigat, förstöra det på dennes bekostnad.

détruire, aux frais de ce dernier.

consignor or, if it is justified, 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

- 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;
- 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;
- uppkommer på godset till följd av atmosfärisk inverkan ska gods som lastats på intermodal lastbärare och slutna vägfordon som transporterats 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 transporterats i öppna vagnar.
- | | | | | | |
|----|---|----|--|----|--|
| b) | absence ou déféctuosité 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; | 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; | 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. |
| c) | chargement des marchandises par l'expéditeur ou déchargement par le destinataire; | c) | loading of the goods by the consignor or unloading by the consignee; | c) | Godset har lastats av avsändaren eller lossats av mottagaren. |
| d) | 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; | 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; | 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. |
| e) | désignation ou numérotation irrégulière, inexacte ou incomplète de colis; | e) | irregular, incorrect or incomplete description or numbering of packages; | e) | Godset har betecknats eller numrerats på ett otydligt, oriktigt eller ofullständigt sätt. |
| f) | transport d'animaux | f) | carriage of live | f) | Transporten gäller le- |

- | | | |
|--|--|---|
| 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.

§ 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.

§ 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.

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 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

period was due to one of the causes specified in Article 23 § 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 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.

§ 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.

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.

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

leveransfristens överskridande har orsakats av något sådant förhållande som avses i artikel 23 § 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 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 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.

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.

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.

carriage shall not exceed the limits provided for in these Uniform Rules.

utföra transporten, ska inte överstiga de gränser som anges i dessa enhetliga rättsregler.

§ 6 Le présent article ne porte pas atteinte aux droits de recours pouvant exister entre le transporteur et le transporteur substitué.

§ 6 This article shall not prejudice rights of recourse which may exist between the carrier and the substitute carrier.

§ 6 Denna artikel ska inte påverka den rätt till återkrav som kan föreligga mellan transportören och den faktiska transportören.

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

§ 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.

§ 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.

§ 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 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.

§ 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.

§ 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 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

§ 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

§ 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 under rättas 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.

compensation, the carrier shall dispose of them in accordance with the laws and prescriptions in force at the place where the goods are situated.

betalades ut, får transportören förfoga över godset enligt gällande lagar och bestämmelser på den plats där godset finns.

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

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

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 till 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 kolli 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:

- a) le montant qu'elle aurait atteint en cas de perte totale, si la totalité de l'envoi est dépréciée par l'avarie;
- 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.

§ 2 The compensation shall not exceed:

- a) if the whole consignment has lost value through damage, the amount which would have been payable in case of total loss;
- b) if only part of the consignment has lost value through damage, the amount which would have been payable had that part been lost.

§ 2 Ersättningen ska inte överstiga

- a) det belopp som skulle ha betalats om försändelsen hade gått helt förlorat,
- 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 Lorsque, 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 §

3, 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 värdeklaring

Avsändaren och transportören kan komma överens om att avsändaren i fraktsedeln ska deklarerat 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 au 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 framställts, 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

draget 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 färvatten.

§ 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, lotten 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

Article 39
Liability in case of nuclear
incidents

Artikel 39
Ansvar vid atomolycka

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.

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.

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 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 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 fraktsedelns dubbletten. Kan han inte det ska han visa att mottagaren har lämnat sitt medgivande eller att denne har vägrat att ta emot

marchandise.

godset.

§ 4 Le destinataire, pour présenter la réclamation, doit produire la lettre de voiture si elle lui a été remise.

§ 4 To make the claim the consignee must produce the consignment note if it has been handed over to him.

§ 4 När mottagaren framställer ersättningsanspråk ska han visa upp fraktsedeln, om den har lämnats ut till honom.

§ 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.

§ 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.

§ 5 Fraktsedeln, fraktsedelsdubblen 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 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.

§ 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.

§ 6 Vid slutlig uppgörelse i fråga om ett ersättningsanspråk får transportören fordra att fraktsedeln, fraktsedelsdubblen eller efterkravsbeviset inges i original för att förses med påskrift om uppgörelsen.

Article 44

Personnes qui peuvent actionner le transporteur

Article 44

Persons who may bring an action against the carrier

Artikel 44

Behörighet att föra talan mot en transportör

§ 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

§ 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.

§ 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 § 3.

§ 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 fraktsedelsdubblen. 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.

giving rise to the proceedings occurred.

den omständighet inträffade som talan grundas på.

§ 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.

§ 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.

§ 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 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.

§ 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.

§ 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 L'action judiciaire relative aux remboursements peut être exercée uniquement contre le transporteur qui a pris en charge la marchandise au lieu d'expédition.

§ 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.

§ 4 Talan som gäller efterkrav får föras uteslutande mot den transportör som har tagit emot godset på avsändningsplatsen.

§ 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.

§ 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.

§ 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 Dans la mesure où les présentes Règles uniformes s'appliquent au transporteur substitué, celui-ci peut également être actionné.

§ 6 To the extent that these Uniform Rules apply to the substitute carrier, an action may also be brought against him.

§ 6 I den mån dessa enhetliga rättsregler ska tillämpas på den faktiska transportören, får talan föras även mot denne.

§ 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;

§ 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;

§ 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 upptäcks 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; | been exceeded, if the person entitled has, within sixty days, asserted his rights against one of the carriers referred to in Article 45 § 1; | 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) 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 témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résultera probablement. | 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. | 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 témérairement 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

<p>probablement;</p> <p>d) fondée sur l'un des contrats de transport antérieurs à la réexpédition, dans le cas prévu à l'article 28.</p>	<p>d) based on one of the contracts of carriage prior to the reconsignment in the case provided for in Article 28.</p>	<p>skada sannolikt skulle uppkomma,</p> <p>d) grundas på något av de transportavtal som har föregått nyinlämningen enligt artikel 28.</p>
<p>§ 2 La prescription court pour l'action:</p> <p>a) en indemnité pour perte totale: du trentième jour qui suit l'expiration du délai de livraison;</p> <p>b) en indemnité pour perte partielle, avarie ou dépassement du délai de livraison: du jour où la livraison a eu lieu;</p> <p>c) dans tous les autres cas: du jour où le droit peut être exercé.</p> <p>d) Le jour indiqué comme point de départ de la prescription n'est jamais compris dans le délai.</p>	<p>§ 2 The period of limitation shall run for actions</p> <p>a) for compensation for total loss, from the thirtieth day after expiry of the transit period;</p> <p>b) for compensation for partial loss, damage or exceeding of the transit period, from the day when delivery took place;</p> <p>c) in all other cases, from the day when the right of action may be exercised.</p> <p>d) The day indicated for the commencement of the period of limitation shall not be included in the period.</p>	<p>§ 2 Preskriptionstiden ska räknas ifråga om</p> <p>a) fordran på ersättning för totalförlust: från den trettionde dagen efter utgången av leveransfristen,</p> <p>b) fordran på ersättning för delförlust, skada eller överskridande av leveransfristen: från dagen för utlämningen,</p> <p>c) fordran i andra fall: från den dag då fordringen kan göras gällande.</p> <p>d) I preskriptionstiden ska inte den dag som anges som begynnelse dag inräknas.</p>
<p>§ 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.</p>	<p>§ 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.</p>	<p>§ 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.</p>
<p>§ 4 L'action prescrite ne peut</p>	<p>§ 4 A right of action which</p>	<p>§ 4 En preskriberad fordran</p>

plus être exercée, même sous forme d'une demande reconventionnelle ou d'une exception.

§ 5 Par ailleurs, la suspension et l'interruption de la prescription sont réglées par le droit national.

Titre V
Rapports des transporteurs entre eux

Article 49
Décompte

§ 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.

§ 2 L'article 12 s'applique également aux relations entre transporteurs successifs.

Article 50
Droit de recours

§ 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:

- 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-

has become time-barred may not be exercised further, even by way of counter-claim or relied upon by way of exception.

§ 5 Otherwise, the suspension and interruption of periods of limitation shall be governed by national law.

Title V
Relations between Carriers

Article 49
Settlement of accounts

§ 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.

§ 2 Article 12 shall also apply to the relations between successive carriers.

Article 50
Right of recourse

§ 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:

- 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

får inte göras gällande ens genom genkärsmål eller yrkande om kvittning.

§ 5 I övrigt ska förlängning av preskriptionstiden och preskriptionsavbrott regleras enligt nationell rätt.

Avdelning V
Transportörernas inbördes förhållanden

Artikel 49
Avräkning

§ 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 överenskomst mellan transportörerna.

§ 2 Artikel 12 ska även tillämpas på förhållandena mellan efterföljande transportörer.

Artikel 50
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 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.

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.

av skadan som den har orsakat. Om en sådan uppdelning inte är möjlig, ska ersättningskyldigheten fördelas mellan transportörerna enligt c.

- c) Om det inte kan visas vilken av transportörerna som har orsakat skadan ska ersättningskyldigheten 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.

§ 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.

§ 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.

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.

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

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.
<i>Article 52</i> <i>Conventions au sujet des recours</i>	<i>Article 52</i> <i>Agreements concerning recourse</i>	<i>Artikel 52</i> <i>Överenskommelser i fråga om återkrav</i>
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

aux articles 49 et 50.

som avviker från artiklarna
49 och 50.

Prop. 2014/15:58
Bilaga 1
(CIM)

Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID, appendice C à la Convention)

Regulation concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Rail (RID, appendix C to the Convention)

Reglemente om internationell järnvägstransport av farligt gods (RID, bihang C till fördraget)

- | | | |
|--|--|--|
| • Article premier
Champ d'application | • Article 1
Scope | • Artikel 1
Tillämpningsområde |
| • Article 1bis
Définitions | • Article 1bis
Definitions | • Artikel 1bis
Definitioner |
| • Article 2
Exemptions | • Article 2
Exemptions | • Artikel 2
Undantag |
| • Article 3
Restrictions | • Article 3
Restrictions | • Artikel 3
Inskränkningar |
| • Article 4
Autres prescriptions | • Article 4
Other prescriptions | • Artikel 4
Andra bestämmelser |
| • Article 5
Type de trains admis.
Transport comme colis
à main, bagages ou à
bord des véhicules
automobiles | • Article 5
Type of trains allowed.
Carriage as hand
luggage, registered
luggage or on board
motor vehicles | • Artikel 5
Tillåtna tågtyper.
Transport som
handresgods, inskrivet
resgods eller i fordon |
| • Article 6
Annexe | • Article 6
Annex | • Artikel 6
Bilaga |

Article premier
Champ d'application

§ 1 Le présent Règlement s'applique:

- a) aux transports internationaux ferroviaires des marchandises dangereuses sur le territoire des Etats membres,
- b) aux transports en complément du transport ferroviaire auxquels les Règles uniformes CIM sont applicables, sous réserve des prescriptions internationales régissant les transports par un autre mode de transport,

ainsi qu'aux activités visées par l'Annexe du présent Règlement.

§ 2 Les marchandises dangereuses, dont l'Annexe exclut le transport, ne doivent pas faire l'objet d'un transport international.

Article 1bis
Définitions

Aux fins du présent Règlement et de son Annexe, le terme « État partie au RID » désigne tout État membre de l'Organisation n'ayant pas fait, conformément à l'article 42, § 1, première phrase, de la Convention, de déclaration relative à ce Règlement.

Article 2
Exemptions

Le présent Règlement ne s'applique pas, en tout ou en partie, aux transports de marchandises dangereuses dont l'exemption est prévue à l'Annexe. Des exemptions peuvent uniquement être prévues lorsque la quantité, la nature des transports exemptés ou l'emballage garantissent la sécurité du transport.

Article 1
Scope

§ 1 This Regulation shall apply

- a) to the international carriage of dangerous goods by rail on the territory of Member States,
- b) to carriage complementary to carriage by rail to which the CIM Uniform Rules are applicable, subject to the international prescriptions governing carriage by another mode of transport,

as well as the activities referred to by the Annex to this Regulation.

§ 2 Dangerous goods barred from carriage by the Annex must not be accepted for international carriage.

Article 1bis
Defintions

For the purpose of this Regulation and its Annex, "RID Contracting State" means a Member State of the Organisation which has not made a declaration in respect of this Regulation in accordance with Article 42 § 1, first sentence, of the Convention.

Article 2
Exemptions

This Regulation shall not apply, in whole or in part, to the carriage of dangerous goods for which an exemption is provided in the Annex. Exemptions may only be provided when the quantity or the nature of the exempted carriage of goods or the packaging would guarantee the safety of the

Artikel 1
Tillämpningsområde

§ 1 Detta reglemente ska tillämpas

- a) på internationell järnvägstransport av farligt gods på medlemsstaternas territorier,
- b) på transport, förutom järnvägstransport, på vilken de enhetliga rättsreglerna CIM ska tillämpas, om inte annat följer av de internationella bestämmelser som gäller för transport med annat transportmedel,

och de aktiviteter som omnämns i bilagan till detta reglemente.

§ 2 Farligt gods, som enligt bilagan inte får transporteras, får inte tas emot för internationell transport.

Artikel 1bis
Defintioner

I detta reglemente och dess bilaga avses med "delta-gående stat i RID" en medlemsstat i organisationen som inte har avgett någon förklaring avseende detta reglemente i enlighet med artikel 42 § 1 första meningen i fördraget.

Artikel 2
Undantag

Detta reglemente ska inte tillämpas eller endast delvis tillämpas på transport av farligt gods som omfattas av undantag enligt bilagan. Undantag får endast göras när det undantagna godsets mängd, beskaffenhet eller förpackning garanterar säker transport.

	carriage.	
<i>Article 3</i> <i>Restrictions</i>	<i>Article 3</i> <i>Restrictions</i>	<i>Artikel 3</i> <i>Inskränkningar</i>
Chaque État partie au RID conserve le droit de réglementer ou d'interdire le transport international des marchandises dangereuses sur son territoire pour des raisons autres que la sécurité durant le transport.	Each RID Contracting State shall retain the right to regulate or prohibit, for reasons other than safety during carriage, the international carriage of dangerous goods on its territory.	Varje deltagande stat i RID ska behålla sin rätt att av andra skäl än säkerhet under transporten reglera eller förbjuda internationell transport av farligt gods på sitt territorium.
<i>Article 4</i> <i>Autres prescriptions</i>	<i>Article 4</i> <i>Other prescriptions</i>	<i>Artikel 4</i> <i>Andra bestämmelser</i>
Les transports auxquels s'applique le présent Règlement restent soumis aux prescriptions nationales ou internationales applicables de façon générale au transport ferroviaire de marchandises.	The carriage to which this Regulation applies shall remain subject to the national or international prescriptions applicable in general to the carriage of goods by rail.	För transporter som omfattas av detta reglemente ska nationella eller internationella bestämmelser som är allmänt tillämpliga på järnvägstransport av gods fortsätta att gälla.
<i>Article 5</i> <i>Type de trains admis.</i> <i>Transport comme colis à main, bagages ou à bord des véhicules</i>	<i>Article 5</i> <i>Type of trains allowed.</i> <i>Carriage as hand luggage, registered luggage or in or on board vehicles</i>	<i>Artikel 5</i> <i>Tillåtna tågtyper.</i> <i>Transport som handbagage, inskrivet resgods eller i fordon</i>
§ 1 Les marchandises dangereuses ne peuvent être transportées que dans des trains marchandises, à l'exemption:	§ 1 Dangerous goods may only be carried in freight trains, except	§ 1 Farligt gods får endast transporteras på godståg, med undantag av
a) des marchandises dangereuses admises au transport conformément à l'Annexe en respectant les quantités maximales pertinentes et les conditions particulières de transport dans des trains autres que des trains marchandises;	a) dangerous goods which are acceptable for carriage in accordance with the Annex complying with the relevant maximum quantities and the special conditions of carriage in trains other than freight trains;	a) farligt gods som får transporteras enligt bilagan och som uppfyller villkoret om högsta tillåtna mängd och de särskilda villkoren för transport på andra tåg än godståg,
b) des marchandises dangereuses transportées aux conditions particulières de l'Annexe comme colis à main, bagages ou dans ou sur des véhicules au sens de l'article 12 des Règles uniformes CIV.	b) dangerous goods which are carried, under the special conditions of the Annex, as hand luggage, registered luggage or in or on board vehicles within the meaning of Article 12 of the CIV Uniform Rules.	b) farligt gods som enligt de särskilda villkoren i bilagan transporteras som handresgods, inskrivet resgods eller i eller på fordon i den mening som avses i artikel 12 i de enhetliga rättsreglerna CIV.
§ 2 Les marchandises dange-	§ 2 Dangerous goods may	§ 2 Farligt gods får endast

reuses ne peuvent être emportées comme colis à main ou être expédiées ou transportées en tant que bagages enregistrés ou à bord des véhicules que lorsqu'elles répondent aux conditions particulières de l'Annexe.

only be taken as hand luggage or carried or be handed over for carriage as registered luggage or in or on board vehicles if they meet the special conditions of the Annex.

tas med som handbagage eller överlämnas för transport i eller på fordon om det uppfyller de särskilda villkoren i bilagan.

Article 6
Annexe

L'Annexe fait partie intégrante du présent Règlement.

* * *

L'Annexe recevra la teneur que la Commission d'experts pour le transport des marchandises dangereuses aura arrêtée, au moment de l'entrée en vigueur du Protocole du 3 juin 1999 portant modification à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980, selon l'article 19, § 4 de cette Convention.

Article 6
Annex

The Annex shall form an integral part of this Regulation.

* * *

The text of the Annex will be that drawn up by the Expert Committee for the Carriage of Dangerous Goods, at the time of entry into force of the Protocol of 3 June 1999 modifying the Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF) of 9 May 1980, in accordance with Article 19 § 4 of the latter.

Artikel 6
Bilaga

Bilagan ska utgöra en integrerad del av detta reglemente.

* * *

Bilagan kommer att ha det innehåll som fackutskottet för transport av farligt gods enligt artikel 19 § 4 i detta fördrag har fastställt när protokollet av den 3 juni 1999 om ändring av fördraget om internationell järnvägstrafik (COTIF) av den 9 maj 1980 träder i kraft.

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 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 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.

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.

Prop. 2014/15:58
Bilaga 1
(CUV)

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 celui qui exploite économiquement, de manière durable, un véhicule en tant que moyen de transport, qu'il en soit propriétaire ou qu'il en ait le droit de disposition;
- 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 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 who, being the owner or having the right to dispose of it, exploits a vehicle economically in a permanent manner 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 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 person som i egenskap av ägare eller med nyttjanderätt varaktigt ekonomiskt nyttjar en vagn som transportmedel,
- d) hemstation: den plats som anges på vagnen och dit vagnen får eller ska sändas åter enligt villkoren i nyttjandeavtalet.

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 försumelse 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.

loss of accessories which are not mentioned on both sides of the vehicle or in the inventory which accompanies it.

som inte finns angivna på vagnens båda långsidor eller i den inventarieförteckning som åtföljer vagnen.

§ 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.

§ 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.

§ 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 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.

§ 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.

§ 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 Les parties au contrat peuvent convenir des dispositions dérogeant aux §§ 1 à 4.

§ 5 The contracting parties may agree provisions derogating from §§ 1 to 4.

§ 5 Avtalsparterna får komma överens om bestämmelser som avviker från §§ 1–4.

*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 témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résultera probablement.

*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.

*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 uppkomma.

§ 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

§ 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

§ 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 nyttjandeaftalet, 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

Prop. 2014/15:58
Bilaga 1
(CUV)

- | | | | |
|----|--|--|---|
| | été constatée ou du jour où l'ayant droit pouvait considérer le véhicule comme perdu conformément à l'article 6, § 1 ou § 4; | hicle was discovered or the person entitled could consider the vehicle lost in accordance with Article 6 § 1 or § 4; | upptäcktes eller den dag då den berättigade personen kunde anse vagnen förlorad enligt artikel 6 § 1 eller § 4. |
| b) | pour les actions fondées sur l'article 7, du jour où le dommage s'est produit. | b) for actions based on Article 7, from the day when the loss or damage occurred. | b) Fordringar som grundas på artikel 7, från den dag då skadan uppkom. |

Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure en trafic international ferroviaire (CUI, appendice E à la Convention)

Prop. 2014/15:58

Bilaga 1

(CUI)

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, bihang 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 Avtlets 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

• Article 11 Dommages-intérêts en cas de mort	• Article 11 Damages in case of death	• Artikel 11 Ersättning vid dödsfall
• Article 12 Dommages-intérêts en cas de blessures	• Article 12 Damages in case of personal injury	• Artikel 12 Ersättning vid personskada
• Article 13 Réparation d'autres préjudices corporels	• Article 13 Compensation for other bodily harm	• Artikel 13 Ersättning för annan personskada
• Article 14 Forme et montant des dommages-intérêts en cas de mort et de blessures	• Article 14 Form and amount of damages in case of death and personal injury	• Artikel 14 Ersättningens form och belopp vid dödsfall eller personskada
• Article 15 Déchéance du droit d'invoquer les limites de responsabilité	• Article 15 Loss of right to invoke the limits of liability	• Artikel 15 Förlust av rätt att åberopa begränsning av skadeståndsansvar
• Article 16 Conversion et intérêts	• Article 16 Conversion and interest	• Artikel 16 Omräkning och ränta
• Article 17 Responsabilité en cas d'accident nucléaire	• Article 17 Liability in case of nuclear incidents	• Artikel 17 Ansvar vid atomolycka
• Article 18 Responsabilité pour les auxiliaires	• Article 18 Liability for auxiliaries	• Artikel 18 Ansvar för järnvägspersonal
• Article 19 Autres actions	• Article 19 Other actions	• Artikel 19 Andra grunder för anspråk
• Article 20 Accords-litiges	• Article 20 Agreements to settle	• Artikel 20 Avtal om tvister
<i>Titre IV</i> <i>Actions des auxiliaires</i>	<i>Title IV</i> <i>Actions by Auxiliaries</i>	<i>Avdelning IV</i> <i>Anspråk från järnvägspersonal</i>
• Article 21 Actions contre le gestionnaire ou contre le transporteur	• Article 21 Actions against the manager or against the carrier	• Artikel 21 Talan mot förvaltaren eller transportören
<i>Titre V</i> <i>Exercice des droits</i>	<i>Title V</i> <i>Assertion of Rights</i>	<i>Avdelning V</i> <i>Framställande av anspråk</i>
• Article 22 Procédure de conciliation	• Article 22 Conciliation procedures	• Artikel 22 Förlikningsförfarande
• Article 23 Recours	• Article 23 Recourse	• Artikel 23 Rätt till återkrav
• Article 24 For	• Article 24 Forum	• Artikel 24 Behörig domstol
• Article 25 Prescription	• Article 25 Limitation of actions	• 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 förvaltarens 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.

§ 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 Depository. This withdrawal shall take effect one month after the day on which the Depository 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

Sauf clause contraire dans les présentes Règles unificées, est nulle et de nul effet toute stipulation qui,

Article 4
Mandatory law

Unless provided otherwise in these Uniform Rules, any stipulation which, directly or indirectly, would

Artikel 4
Tvingande rätt

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
Nyttjandeavtal

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 nyttjandeavtal.

§ 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 communautaire.

§ 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 la CE ou dans un Etat où la législation communautaire s'applique par suite d'accords internationaux conclus avec la Communauté 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 Community.

§ 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 EC Member State or in a State where Community legislation applies as a result of international agreements with the European Community.

§ 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 nyttjandevalet har enligt gällande lagar och bestämmelser i den stat där infrastrukturen är belägen, vilket i tillämpliga fall inkluderar gemenskapsrätten.

§ 2 Bestämmelserna i artikel 8 och 9 ska inte påverka de skyldigheter som parterna till nyttjandevalet har i en EU-medlemsstat eller i en stat där gemenskapsrätten tillämpas som en följd av ett internationellt avtal med Europeiska Gemenskapen.

§ 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 åsidosatts 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.

§ 5 Les parties au contrat peuvent convenir de conditions dérogeant aux dispositions du § 1, lettres c) et d) et du § 4.

*Titre III
Responsabilité*

*Article 8
Responsabilité du
gestionnaire*

§ 1 Le gestionnaire 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),
- c) des dommages pécuniaires résultant des dommages-intérêts dus par le transporteur en vertu des Règles uniformes CIV et des Règles uniformes CIM,

causés au transporteur ou à ses auxiliaires durant l'utilisation de l'infrastructure et ayant leur origine dans l'infrastructure.

§ 2 Le gestionnaire est déchargé de cette responsabilité:

- a) en cas de dommages corporels et de dommages pécuniaires résultant des dommages-intérêts dus par le transporteur en vertu des Règles uniformes CIV

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.

§ 5 The parties to the contract may agree conditions derogating from the provisions of § 1 letters c) and d) and § 4.

*Title III
Liability*

*Article 8
Liability of the manager*

§ 1 The manager 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),
- c) for pecuniary loss resulting from damages payable by the carrier under the CIV Uniform Rules and the CIM Uniform Rules,

caused to the carrier or to his auxiliaries during the use of the infrastructure and having its origin in the infrastructure.

§ 2 The manager shall be relieved of this liability

- a) in case of bodily loss or damage and pecuniary loss resulting from damages payable by the carrier under the CIV Uniform Rules

orsakat hävandet ska vara ansvarig gentemot den andra parten för den skada som blir följden, om den inte visar att skadan inte är en följd av fel eller försumelse från dess sida.

§ 5 Avtalsparterna får komma överens om villkor som avviker från bestämmelserna i § 1 c och d samt i § 4.

*Avdelning III
Ansvar*

*Artikel 8
Förvaltarens ansvar*

§ 1 Förvaltaren 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),
- c) ekonomisk skada till följd av skadestånd som transportören ska betala enligt de enhetliga rättsreglerna CIV och de enhetliga rättsreglerna CIM,

som orsakats transportören eller dennes järnvägspersonal vid nyttjandet av infrastrukturen och som beror på infrastrukturen.

§ 2 Förvaltaren ska vara fri från detta ansvar

- 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 järnvägsdriften 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 betende 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 uniformes et sans préjudice de son recours éventuel contre le tiers.

§ 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.

§ 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.

§ 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.

§ 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 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.
§ 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 assurait l'entretien sans y être tenue par la loi reste soumise au droit national.	§ 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.	§ 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.

Article 12

Dommages-intérêts en cas de blessures

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

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

Article 13

Réparation d'autres préjudices corporels

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.

Article 14

Forme et montant des dommages-intérêts en cas de mort et de blessures

§ 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,

Article 12

Damages in case of personal injury

In case of personal injury or any other physical or mental harm, the damages shall comprise:

- 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.

Article 13

Compensation for other bodily harm

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.

Article 14

Form and amount of damages in case of death and personal injury

§ 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

Artikel 12

Ersättning vid personskada

Vid personskada eller annan fysisk eller psykisk skada ska ersättningen täcka

- a) nödvändiga kostnader, särskilt kostnader för vård och transport,
- b) inkomstförlust till följd av förlorad eller nedsatt arbetsförmåga och ökade levnads-kostnader.

Artikel 13

Ersättning för annan personskada

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.

Artikel 14

Ersättningens form och belopp vid dödsfall eller annan personskada

§ 1 Den ersättning som avses i artikel 11 § 2 och i artikel 12 b ska utges som engångsbelopp. Ersättningens ska dock utgå som liv-

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 demandant.

§ 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 atom-anläggning eller någon annan person i dennes ställe är ansvarig för skadan enligt en stats lagar och bestämmelser om ansvar på atomenergins 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 unificées.

§ 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 unificées.

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 stämningsansökan 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 signification 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.

Règles uniformes concernant la validation de normes techniques et l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables au matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international (APTU, appendice F à la Convention)

Prop. 2014/15:58
Bilaga 1
(APTU)

Uniform Rules concerning the Validation of Technical Standards and the Adoption of Uniform Technical Prescriptions applicable to Railway Material intended to be used in International Traffic (APTU, appendix F to the Convention)

Enhetliga rättsregler för validering av tekniska standarder och antagande av enhetliga tekniska föreskrifter för järnvägsmateriel avsedd att nyttjas i internationell trafik (APTU, bilag F till fördraget)

- | | | |
|---|---|---|
| • Article premier
Champ d'application | • Article 1
Scope | • Artikel 1
Tillämpningsområde |
| • Article 2
Définitions | • Article 2
Definitions | • Artikel 2
Definitioner |
| • Article 3
But | • Article 3
Aim | • Artikel 3
Ändamål |
| • Article 4
Elaboration de normes techniques et de PTU | • Article 4
Preparation of technical standards and UTP | • Artikel 4
Utarbetande av tekniska standarder och UTP |
| • Article 5
Validation de normes techniques | • Article 5
Validation of technical standards | • Artikel 5
Validering av tekniska standarder |
| • Article 6
Adoption de PTU | • Article 6
Adoption of UTP | • Artikel 6
Antagande av UTP |
| • Article 7
Forme des demandes | • Article 7
Form of applications | • Artikel 7
Ansökningarnas utformning |
| • Article 7a
Evaluation des conséquences | • Article 7a
Assessment of consequences | • Artikel 7a
Utvärdering av konsekvenser |
| • Article 8
PTU | • Article 8
UTP | • Artikel 8
UTP |
| • Article 8a
Lacunes constatées dans les PTU | • Article 8a
Deficiencies in UTP | • Artikel 8a
Brister hos UTP |
| • Article 9
Déclarations | • Article 9
Declarations | • Artikel 9
Förklaringar |
| • Article 10
Abrogation de l'Unité Technique | • Article 10
Abrogation of Technical Unity | • Artikel 10
Upphävande av teknisk enhet |
| • Article 11
Primauté des PTU | • Article 11
Precedence of the UTP | • Artikel 11
UTP:s företräde |

Prop. 2014/15:58
Bilaga 1
(APTU)

- | | | |
|---|---|---|
| <ul style="list-style-type: none">• Article 12
Spécifications techniques nationales• Article 13
Tableau d'équivalence• Annexe
Paramètres à vérifier en rapport avec l'admission technique de véhicules non conformes aux PTU et classification des spécifications techniques nationales | <ul style="list-style-type: none">• Article 12
National technical requirements• Article 13
Equivalence table• Annex
Parameters to be checked in Conjunction with the Technical Admission of Non-UTP Conform Vehicules and Classification of the National Technical Requirements | <ul style="list-style-type: none">• Artikel 12
Nationella tekniska krav• Artikel 13
Jämförelsetabell• Bilaga
Parametrar att kontrollera i samband med tekniskt godkännande av fordon som inte överensstämmer med UTP och klassifikation av nationella tekniska krav |
|---|---|---|

Article premier
Champ d'application

Les présentes Règles uniformes fixent la procédure de validation de normes techniques et d'adoption de prescriptions techniques uniformes (PTU) pour le matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international.

Article 2
Définitions

Aux fins des présentes Règles uniformes, de leur(s) annexe(s) et des PTU, outre les termes définis à l'article 2 des ATMF, le terme:

- a) "voiture" désigne un véhicule ferroviaire, non pourvu de moyen de traction, qui est destiné à transporter des voyageurs; ce terme englobe un fourgon à bagages destiné à être transporté dans un train de voyageurs;
- b) "projet à un stade avancé de développement" désigne tout projet dont la phase de planification/construction a atteint un stade tel que tout changement dans les spécifications techniques serait inacceptable pour l'État partie concerné. Un tel obstacle peut être de nature légale, contractuelle, économique, financière, sociale ou environnementale et doit être dûment démontré;
- c) "substitution dans le cadre de la maintenance" désigne tout remplacement de composants par des pièces présentant des fonctions et des per-

Article 1
Scope

These Uniform Rules lay down, for railway material intended to be used in international traffic, the procedure for the validation of technical standards and the adoption of Uniform Technical Prescriptions (UTP).

Article 2
Definitions

For the purposes of these Uniform Rules, their Annex(es) and the UTP, in addition to the terms defined in Article 2 of ATMF, the term

- a) "carriage" (or "coach") means a railway vehicle, not provided with a means of traction, which is intended to carry passengers; the term includes a luggage wagon which is intended to be carried in a passenger train;
- b) "project in an advanced stage of development" means any project whose planning/construction stage has reached a point where a change in the technical specifications would be unacceptable to the Contracting State concerned. Such an impediment may be legal, contractual, economic, financial, social or environmental in nature and must be duly substantiated;
- c) "substitution in the framework of maintenance" means any replacement of components by parts of identical function and performance in the

Artikel 1
Tillämpningsområde

I dessa enhetliga rättsregler fastställs förfarandet för validering av tekniska standarder och för antagande av enhetliga tekniska föreskrifter (UTP) för järnvägsmateriel avsedd att nyttjas i internationell trafik.

Artikel 2
Definitioner

I dessa enhetliga rättsregler, deras bilaga/-or och UTP, utöver de termer som definieras i artikel 2 i ATMF avses med

- a) passagerarvagn: ett järnvägsfordon som inte är försett med egen dragkraft och som är avsett att transportera resande, vilket inkluderar en resgodsvagn som är avsedd att ingå i ett tåg som transporterar passagerare;
- b) långt framskridet projekt: ett projekt vars planerings/byggnationsfas har kommit till en punkt där en ändring i de tekniska specifikationerna inte skulle vara acceptabel för den involverade deltagande staten. Ett sådant hinder kan vara av rättslig, kontraktuell, ekonomisk, finansiell, social eller miljömässig karaktär och måste vara tillräckligt substansiell;
- c) utbyte inom ramen för underhåll: ersättning av komponenter med delar av identisk funktion och prestanda inom ramen för förebyggande under-

	formances identiques dans le cadre de la maintenance préventive et corrective;	framework of preventive or corrective maintenance;	håll eller reparationer;
d)	”prescription technique” désigne toute règle, autre qu’une norme technique, incluse dans les PTU, relative à la construction, à l’exploitation, à la maintenance, à la sécurité ou à une procédure concernant le matériel ferroviaire;	d) “technical prescription” means a rule, other than a technical standard, included in the UTP, relating to the construction, operation, maintenance or safety aspects or relating to a procedure concerning railway material;	d) teknisk föreskrift: en regel som inte är en teknisk standard, som ingår i UTP, och som rör tillverkning, drift, underhåll eller säkerhetsaspekter eller som rör ett förfarande som rör järnvägsmateriel;
e)	”norme technique” désigne une norme volontaire adoptée par un organisme de normalisation international reconnu selon les procédures qui lui sont propres;	e) “technical standard” means a voluntary standard adopted by a recognised international standardisation body, according to the procedures applicable to it;	e) teknisk standard: en frivillig standard som antagits av ett erkänt internationellt standardiseringsorgan, i enlighet med det förfarande som är tillämpligt för det;
f)	”véhicule de traction” désigne un véhicule ferroviaire pourvu de moyen de traction;	f) “traction unit” means a railway vehicle provided with a means of traction;	f) dragfordon: ett järnvägsfordon som är försett med egen dragkraft;
g)	”wagon” désigne un véhicule ferroviaire, non pourvu de moyen de traction, qui est destiné à transporter des marchandises;	g) “wagon” means a railway vehicle, not provided with a means of traction, which is intended to carry goods;	g) godsvarn: ett järnvägsfordon som inte är försett med egen dragkraft och som är avsett att transportera gods;

Article 3

But

§ 1 La validation de normes techniques relatives au matériel ferroviaire et l’adoption de PTU applicables au matériel ferroviaire ont pour but de:

- a) faciliter la libre circulation de véhicules et la libre utilisation d’autres matériels ferroviaires en trafic international;
- b) contribuer à assurer la sécurité, la fiabilité et la disponibilité en trafic international;
- c) tenir compte de la protection de l’environnement et de la santé publique.

Article 3

Aim

§ 1 The validation of technical standards relating to railway material and the adoption of UTP applicable to railway material shall have as its aim to

- a) facilitate the free circulation of vehicles and the free use of other railway material in international traffic,
- b) contribute to ensuring the safety, efficiency and the availability for international traffic,
- c) take account of the protection of the environment and public health.

Artikel 3

Ändamål

§ 1 Valideringen av tekniska standarder för järnvägsmateriel och antagandet av UTP för järnvägsmateriel ska ha som ändamål att

- a) underlätta den fria rörligheten för fordon och det fria nyttjandet av annan järnvägsmateriel i internationell trafik,
- b) bidra till att garantera säkerheten, tillförlitligheten och tillgängligheten i internationell trafik,
- c) ta hänsyn till miljöskyddet och folkhälsan.

§ 2 Lors de la validation de normes techniques ou de l'adoption de PTU, seules sont prises en compte celles qui ont été élaborées au niveau international.

§ 2 When technical standards are validated or UTP are adopted, only those prepared at the international level shall be taken into account.

§ 2 Vid validering av tekniska standarder eller antagande av UTP ska endast de som har utarbetats på internationell nivå beaktas.

§ 3 Dans la mesure du possible:

- a) il convient d'assurer une interopérabilité des systèmes et composants techniques nécessaires en trafic international;
- b) les normes techniques et les PTU sont axées sur les performances; le cas échéant, elles comportent des variantes.

§ 3 To the extent possible

- a) it is appropriate to ensure interoperability of technical systems and components necessary for international traffic;
- b) technical standards and UTP shall be performance related; if appropriate, they shall include variants.

§ 3 I den mån det är möjligt

- a) bör driftskompatibilitet garanteras i fråga om de tekniska system och komponenter som är nödvändiga i internationell trafik;
- b) ska tekniska standarder och UTP vara inriktade på prestanda; i förekommande fall ska de innehålla alternativ.

*Article 4
Elaboration de normes et
de PTU*

§ 1 L'élaboration de normes techniques concernant le matériel ferroviaire et la normalisation des produits et des procédures industriels sont du ressort des organismes de normalisation nationaux et internationaux reconnus.

*Article 4
Preparation of technical
standards and UTP*

§ 1 The preparation of technical standards concerning railway material and the standardisation of industrial products and procedures shall be the responsibility of recognised national and international standardisation bodies.

*Artikel 4
Utarbetande av tekniska
standarder och UTP*

§ 1 Utarbetandet av tekniska standarder avseende järnvägsmateriel och standardiseringen av produkter och förfaranden inom industrin ska åligga de erkända nationella och internationella standardiseringsorganen.

§ 2 L'élaboration de PTU sur la base de demandes faites en conformité avec l'article 6, est du ressort de la Commission d'experts techniques assistée de groupes de travail ad hoc et du Secrétaire général.

§ 2 The preparation of UTP shall be the responsibility of the Committee of Technical Experts assisted by appropriate working groups and the Secretary General on the basis of applications made in accordance with Article 6.

§ 2 Utarbetandet av UTP ska åligga det tekniska expertutskottet biträtt av lämpliga arbetsgrupper och generalsekreteraren på grundval av ansökningar som gets in i enlighet med artikel 6.

*Article 5
Validation de normes
techniques*

§ 1 La Commission d'experts techniques décide de la validation tout ou partie d'une norme technique selon la procédure prévue aux articles 16, 20 et 33, § 6 de la Convention.

*Article 5
Validation of technical
standards*

§ 1 The Committee of Technical Experts shall decide whether to validate a technical standard or specific parts of it in accordance with the procedure laid down in Articles 16, 20

*Artikel 5
Validering av tekniska
standarder*

§ 1 Tekniska expertutskottet ska besluta om validering av en teknisk standard, eller specifika delar av den, enligt det förfarande som anges i artiklarna 16 och 20 samt artikel 33 § 6 i fördrags-

Les décisions entrent en vigueur selon l'article 35, §§ 3 et 4 de la Convention.

and 33 § 6 of the Convention. The decisions shall enter into force in accordance with Article 35 §§ 3 and 4 of the Convention.

get. Besluten träder i kraft enligt artikel 35 §§ 3 och 4 i fördraget.

§ 2 Peut déposer une demande de validation d'une norme technique:

- a) tout Etat partie;
- b) toute organisation régionale telle que définie à l'article 2, lettre x) des ATMF;
- c) tout organisme de normalisation national ou international chargé de la normalisation dans le domaine ferroviaire; l'article 3, § 2, est pris en compte;
- d) toute association internationale représentative, pour les membres de laquelle l'existence des normes techniques relatives au matériel ferroviaire est indispensable pour des raisons de sécurité et d'économie dans l'exercice de leur activité.

§ 2 An application for validation of a technical standard may be made by:

- a) any Contracting State;
- b) any regional organisation as defined in Article 2 x) of ATMF;
- c) any national or international standardisation body having the task of standardisation in the railway field; Article 3 § 2 shall be taken into account;
- d) any representative international association for whose members the existence of technical standards relating to railway material is indispensable for reasons of safety and economy in the exercise of their activity.

§ 2 Ansökan om validering av en teknisk standard får inges av

- a) varje deltagande stat
- b) varje regional organisation såsom den definieras i artikel 2 x) i ATMF,
- c) varje nationellt eller internationellt standardiseringsorgan som har standardisering inom järnvägsområdet till uppgift, där artikel 3 § 2 ska beaktas,
- d) varje internationell intresseorganisation för vars medlemmar det av säkerhetsskäl och av ekonomiska skäl i utövandet av deras verksamhet är absolut nödvändigt att det finns tekniska standarder avseende järnvägsmateriel.

§ 3 Les références aux normes techniques validées sont publiées par le Secrétaire général sur le site Web de l'Organisation. Une fois la référence publiée, l'application de la norme technique porte présomption de sa conformité à la PTU correspondante.

§ 3 The references to validated technical standards shall be published by the Secretary General on the website of the Organisation. Once the reference is published, the application of this technical standard gives presumption of compliance with the corresponding UTP.

§ 3 Generalsekreteraren ska publicera referenserna till validerade tekniska standarder på organisationens hemsida. Så snart en referens har publicerats ska tillämpningen av denna tekniska standard presumeras vara i överensstämmelse med den motsvarande UTP:n.

§ 4 L'application de normes techniques validées est volontaire ; néanmoins, une norme peut être rendue obligatoire en tout ou partie par des dispositions contenues dans une PTU.

§ 4 The application of validated technical standards is voluntary; however, a standard or a part of it may be made obligatory through provisions in a UTP.

§ 4 Tillämpningen av en validerad teknisk standard är frivillig, men en standard eller en del av en sådan kan bli tvingande genom bestämmelserna i en UTP.

Article 6
Adoption de PTU

§ 1 La Commission d'experts techniques décide de l'adoption d'une PTU ou d'une disposition qui la modifie selon la procédure prévue aux articles 16, 20 et 33, § 6 de la Convention. Les décisions entrent en vigueur selon l'article 35, §§ 3 et 4 de la Convention.

§ 2 Peut déposer une demande d'adoption d'une PTU ou d'une disposition qui la modifie selon le § 1:

- a) tout Etat partie;
- b) toute organisation régionale telle que définie à l'article 2, lettre x) des ATMF;
- c) toute association internationale représentative, pour les membres de laquelle l'existence des PTU relatives au matériel ferroviaire est indispensable pour des raisons de sécurité et d'économie dans l'exercice de leur activité.

Article 7
Forme des demandes

Les demandes visées aux articles 5 et 6 doivent être envoyées au Secrétaire général et adressées à la Commission d'experts techniques dans l'une des langues de travail conformément à l'article 1er, § 6 de la Convention. La Commission d'experts techniques peut rejeter une demande dès lors qu'elle la juge incomplète, incohérente, incorrectement motivée ou injustifiée. La demande doit comporter une évaluation des conséquences sociales, économiques et environnementales.

Article 6
Adoption of UTP

§ 1 The Committee of Technical Experts shall decide whether to adopt a UTP or a provision amending it in accordance with the procedure laid down in Articles 16, 20 and 33 § 6 of the Convention. The decisions shall enter into force in accordance with Article 35 §§ 3 and 4 of the Convention.

§ 2 An application for adoption of a UTP or a provision amending it may be made by:

- a) any Contracting State;
- b) any regional organisation as defined in Article 2 x) of ATMF;
- c) any representative international association for whose members the existence of UTP relating to railway material is indispensable for reasons of safety and economy in the exercise of their activity.

Article 7
Form of applications

Applications referred to in Articles 5 and 6 shall be sent to the Secretary General and addressed to the Committee of Technical Experts in one of the working languages according to Article 1 § 6 of the Convention. The Committee of Technical Experts may reject any application, if it considers the application not to be complete, coherent, properly reasoned or justified. The application shall include an assessment of social, economic and environmental consequences.

Artikel 6
Antagande av UTP

§ 1 Tekniska expertutskottet ska besluta om antagande av en UTP eller förslag till ändring i den enligt det förfarande som anges i artiklarna 16 och 20 samt artikel 33 § 6 i fördraget. Besluten träder i kraft enligt artikel 35 §§ 3 och 4 i fördraget.

§ 2 Ansökan om antagande av en UTP eller en bestämmelse som ändrar den får inges av

- a) varje deltagande stat,
- b) varje regional organisation såsom den definieras i artikel 2 x) i ATMF,
- c) varje internationell intresseorganisation för vars medlemmar det av säkerhetsskäl och av ekonomiska skäl i utövandet av deras verksamhet är absolut nödvändigt att det finns UTP avseende jämvägsmateriel.

Artikel 7
Ansökningarnas utformning

De ansökningar som avses i artiklarna 5 och 6 ska inges till generalsekreteraren och vara ställda till tekniska expertutskottet på ett av arbetspråken enligt artikel 1 § 6 i fördraget. Tekniska expertutskottet får avslå ansökan om det anser att den inte är fullständig, sammanhängande eller tillräckligt motiverad. Ansökan ska inkludera en utvärdering av sociala, ekonomiska och miljömässiga konsekvenser.

Article 7a
Evaluation des
conséquences

§ 1 La Commission d'experts techniques prend sa décision après avoir considéré les motifs et éléments justificatifs fournis par le demandeur

§ 2 L'évaluation précise l'impact probable pour l'ensemble des États parties, des opérateurs et des autres acteurs afférents concernés. Si la proposition a un impact sur des PTU autres que celle visée directement par la proposition, ces interfaces doivent être également prises en compte.

§ 3 L'ensemble des entités concernées participent à l'évaluation en fournissant, à titre gracieux, les données requises, à moins qu'elles ne soient protégées par des droits de propriété intellectuelle.

Article 8
PTU

§ 1 Les PTU adoptées sont publiées sur le site Web de l'Organisation.

§ 2 En principe, chaque sous-système est soumis à une PTU. Au besoin, un sous-système pourra être couvert par plusieurs PTU et une PTU couvrir plusieurs sous-systèmes.

§ 2a Les PTU s'appliquent aux sous-systèmes neufs. Elles s'appliquent également à un sous-système existant lorsque celui-ci a été rénové ou renouvelé et conformément à la stratégie de migration visée au § 4, lettre f).

Article 7a
Assessment of
consequences

§ 1 The Committee of Technical Experts shall take its decision after consideration of the reasoning and justification provided by the applicant.

§ 2 The assessment shall indicate the likely impact for all Contracting States, operators and other relevant actors concerned. If the proposal has an impact on UTP other than the one for which the proposal is directly intended, these interfaces shall also be taken into account.

§ 3 All concerned entities shall participate in the assessment by providing free of charge the requisite data unless covered by intellectual property rights.

Article 8
UTP

§ 1 The adopted UTP shall be published on the website of the Organisation.

§ 2 In principle, each subsystem shall be subject to one UTP. Where relevant, a subsystem may be covered by several UTP and one UTP may cover several subsystems.

§ 2a The UTP shall apply to new subsystems. They shall also apply to an existing subsystem when it is renewed or upgraded and in accordance with the migration strategy referred to in § 4 f).

Artikel 7a
Utvärdering av konsekvenser

§ 1 Tekniska expertutskottet ska fatta sitt beslut efter att ha övervägt de skäl och den motivering som sökanden uppgett.

§ 2 Utvärderingen ska precisera den förväntade effekten på samtliga deltagande stater, operatörer och andra relevanta inblandade aktörer. Om förslaget har någon effekt på en annan UTP än den som förslaget avsåg, ska detta gränssnitt också tas med i beräkningen.

§ 3 Alla inblandade enheter ska delta i utvärderingen genom att gratis bistå med den nödvändiga data om den inte är immaterialrättsligt skyddad.

Artikel 8
UTP

§ 1 De antagna UTP:erna ska publiceras på organisationens hemsida.

§ 2 I princip ska varje delsystem vara underkastat en UTP. När det är nödvändigt kan ett delsystem täckas av flera UTP:er och en UTP kan täcka flera delsystem.

§ 2a UTP:n ska tillämpas på ett nytt delsystem. Den ska också tillämpas på befintliga delsystem vid modernisering eller ombyggnad och är i enlighet med migrationsstrategin i § 4 f).

§ 3 Au terme du processus de notification prévu à l'article 35, §§ 3 et 4 de la Convention et au minimum un mois avant l'entrée en vigueur, le Secrétaire général publie sur le site Web de l'Organisation

- a) la PTU adoptée et notifiée;
- b) la date de son entrée en vigueur;
- c) la liste des États parties auxquels elle s'applique;
- d) la liste actualisée des PTU et leur date d'entrée en vigueur.

§ 4 Dans la mesure nécessaire à l'atteinte du but fixé à l'article 3, les PTU faisant référence à des sous-systèmes doivent au minimum:

- a) indiquer leur champ d'application prévu (partie de réseau ou véhicules, sous-système ou partie de sous-système);
- b) fixer les exigences essentielles pour chaque sous-système concerné et ses interfaces vis-à-vis d'autres sous-systèmes;
- c) définir les spécifications technico-fonctionnelles qui doivent être respectées par chaque sous-système et ses interfaces vis-à-vis d'autres sous-systèmes. Au besoin, ces spécifications peuvent varier en fonction de l'utilisation du sous-système, par exemple en fonction des catégories de ligne, de moyen et/ou de véhicules;
- d) déterminer les éléments de construction ou les interfaces et constituants

§ 3 After the notification process according to Article 35 §§ 3 and 4 of the Convention and at least one month before entry into force, the Secretary General shall publish on the website of the Organisation

- a) the adopted and notified UTP;
- b) the date of its entry into force;
- c) the list of Contracting States to which this UTP applies;
- d) the updated list of UTP and their date of entry into force.

§ 4 To the extent necessary to achieve the aim set out in Article 3, the UTP referring to subsystems shall at least:

- a) indicate its intended scope (part of network or vehicles; subsystem or part of subsystem);
- b) lay down essential requirements for each subsystem concerned and its interfaces vis-à-vis other subsystems;
- c) establish the functional and technical specifications to be met by the subsystem and its interfaces vis-à-vis other subsystems. If need be, these specifications may vary according to the use of the subsystem, for example according to the categories of line, hub and/or vehicles;
- d) determine the elements of construction or interoperability constituents and inter-

§ 3 Efter notifieringsförfarandet i enlighet med artikel 35 §§ 3 och 4 i fördraget och åtminstone en månad före ikraftträdandet ska generalsekreteraren publicera följande på organisationens hemsida

- a) den antagna och notifierade UTP:n,
- b) dagen för dess ikraftträdande,
- c) listan över deltagande stater där UTP:n är tillämplig,
- d) en aktuell lista över UTP:erna och dagen då de trädde i kraft.

§ 4 I den utsträckning som det är nödvändigt för att uppnå målet som anges i artikel 3, ska UTP:er som hänför sig till delsystem åtminstone:

- a) ange det tillämpningsområde som avses (del av järnvägsnät eller fordon, delsystem eller del av delsystem),
- b) ange väsentliga krav för det berörda delsystemet och dess gränssnitt mot andra delsystem,
- c) fastställa de funktionella och tekniska specifikationer som ska följas när det gäller delsystemet och dess gränssnitt mot andra delsystem. Om det är nödvändigt, kan dessa specifikationer variera beroende på användningen av delsystemet, till exempel efter kategori av linjer, knutpunkter och/eller fordon,
- d) bestämma de konstruktionselement eller driftskompatibilitetskomponenter och

- | | | |
|--|--|--|
| d'interopérabilité qui doivent être couverts par des normes techniques et qui sont nécessaires pour parvenir à l'interopérabilité dans le système ferroviaire; | faces which must be covered by technical standards, which are necessary to achieve interoperability within the rail system; | gränssnitt som måste omfattas av tekniska standarder, som är nödvändiga för att uppnå driftskompatibilitet hos järnvägssystemet, |
| e) préciser, dans chaque cas considéré, les procédures à appliquer pour évaluer la conformité aux dispositions des PTU. Ces procédures reposent sur les modules d'évaluation définis dans une PTU générale visée au § 8; | e) state, in each case under consideration, which procedures are to be used in order to assess the conformity with the provisions of the UTP. These procedures shall be based on the assessment modules defined in a general UTP referred to in § 8; | e) för varje tänkbart fall ange vilka förfaranden som ska tillämpas vid bedömning av överensstämmelse med bestämmelserna i UTP:n. Dessa förfaranden ska baseras på bedömningsmodulerna i den allmänna UTP som § 8 hänvisar till. |
| f) indiquer la stratégie de mise en oeuvre des PTU. Il est nécessaire, en particulier, de spécifier les étapes à franchir pour opérer une transition progressive de la situation existante à la situation finale où la conformité à la PTU est la norme; pour chaque étape, des dispositions transitoires appropriées sont incluses et | f) indicate the strategy for implementing the UTP. In particular, it is necessary to specify the stages to be completed in order to make a gradual transition from the existing situation to the final situation in which compliance with the UTP shall be the norm; for each stage, appropriate transitional provisions shall be included and | f) ange strategin för att implementera UTP. I synnerhet är det nödvändigt att precisera de etapper som ska slutföras för en stegvis övergång från den nuvarande situationen till den slutliga situationen, då UTP:erna ska utgöra gällande norm; för varje etapp ska lämpliga övergångsbestämmelser inkluderas och |
| g) préciser, pour le personnel concerné, les qualifications professionnelles ainsi que les conditions sanitaires et de sécurité au travail exigées pour l'exploitation et la maintenance du sous-système concerné, ainsi que pour la mise en oeuvre de la PTU. | g) indicate, for the staff concerned, the professional qualifications and health and safety conditions at work required for the operation and maintenance of the subsystem concerned, as well as for the implementation of the UTP. | g) ange de yrkeskvalifikationer och hälso- och säkerhetsvillkor som måste vara uppfyllda för den berörda personalen för arbetet med drift och underhåll av det aktuella delsystemet, liksom för implementeringen av UTP:n. |

§ 5 Chaque PTU doit être élaborée sur la base d'un examen d'un sous-système existant et préciser un ou plusieurs sous-systèmes cibles pouvant être obtenus progressivement dans un laps de temps raisonnable. En conséquence, l'adoption

§ 5 Each UTP shall be drawn up on the basis of an examination of an existing subsystem and indicate one or more target subsystems that may be obtained gradually within a reasonable time scale. Accordingly, the gradual adoption

§ 5 Varje UTP ska utarbetas med utgångspunkt i en utredning av det befintliga delsystemet och ange ett eller flera mål för delsystemet som kan uppnås successivt under rimlig tid. Genom att UTP:erna antas stegvis och följs kan drifts-

progressive des PTU et la conformité avec celles-ci permettent progressivement de réaliser l'interopérabilité du système ferroviaire.

§ 6 Les PTU doivent préserver, de manière appropriée, la compatibilité du système ferroviaire existant de chaque État partie. Au regard de cet objectif, il peut être prévu, dans chaque PTU, une disposition traitant de « cas spécifiques » applicables à un ou à plusieurs États parties dans les domaines des réseaux et des véhicules; une attention toute particulière doit être portée au gabarit de chargement, à l'écartement de la voie ou à l'espace entre les voies et aux véhicules au départ ou à destination de pays tiers. Pour chaque cas spécifique, les PTU stipulent les règles de mise en oeuvre des éléments indiqués au § 4, lettres c) à g).

§ 7 Les aspects techniques correspondant aux exigences essentielles qui ne peuvent pas être explicitement couverts par la PTU, seront clairement identifiés dans cette prescription comme "points ouverts".

§ 8 La Commission d'experts techniques peut adopter des PTU ne faisant pas référence à des sous-systèmes telles que des dispositions générales, des exigences essentielles ou des modules d'évaluation.

§ 9 Les PTU se présentent dans un format en deux colonnes. Quand le texte apparaît sur toute la largeur de la page sans colonnes, il est identique aux textes correspondants des spécifications techniques d'inter-

of the UTP and compliance therewith will help gradually to achieve the interoperability of the rail system.

§ 6 The UTP shall retain, in an appropriate manner, the compatibility of the existing rail system of each Contracting State. With this objective, provision may be made in each UTP for "specific cases" covering one or more Contracting States, with regard to both network and vehicles; special attention must be given to the loading gauge, the track gauge or space between the tracks and to vehicles originating from or destined for third countries. For each specific case, the UTP shall stipulate the implementing rules of the elements indicated in § 4 c) to g).

§ 7 If certain technical aspects corresponding to the essential requirements cannot be explicitly covered in the UTP, they shall be clearly identified in it as "open points".

§ 8 The Committee of Technical Experts may adopt UTP which do not refer to subsystems, such as general provisions, essential requirements or assessment modules.

§ 9 The UTP shall have a two column format. Text which appears in full width without columns is identical to corresponding texts of the European Community Technical Specifications for Interoperability

kompatibiliteten hos järnvägsnätet uppnås successivt.

§ 6 UTP:n måste på lämpligt sätt bevara kompatibiliteten i det existerande järnvägssystemet i varje deltagande stat. I detta syfte kan specialfall anges för varje UTP innefattande en eller flera deltagande stater, med hänsyn till både infrastruktur och fordon; särskild uppmärksamhet måste ges lastprofiler, spårvidd eller utrymmet mellan spåren och fordon som kommer från eller ska till tredje land. För varje specialfall ska UTP:n ange tillämpningsföreskrifter avseende de element som anges § 4 c) – g).

§ 7 Om vissa tekniska aspekter som som hänförs sig till väsentliga krav inte på ett uttryckligt sätt kan behandlas i en UTP ska de klart anges i UTP:n som "öppna punkter".

§ 8 Tekniska expertutskottet får anta UTP:er som inte hänförs sig till delsystem, såsom allmänna bestämmelser, väsentliga krav eller bedömningsmoduler.

§ 9 UTP:erna ska ha två spalter. Text som står över hela sidan utan spalter är identisk till motsvarande text i Europeiska Gemenskapens Tekniska Specifikationer för Driftskompatibilitet (TSD). Text som är uppdelad i två

opérabilité (STI) de la Communauté européenne. Quand le texte est scindé en deux colonnes, il est différent pour les PTU et les STI correspondantes ou autres réglementations de la Communauté européenne. Le texte de la PTU (réglementations de l'OTIF) apparaît dans la colonne de gauche, le texte de la STI (Communauté européenne), dans la colonne de droite. Tout à fait à droite la référence de la STI est indiquée.

Article 8a
Lacunes constatées dans les PTU

§ 1 S'il vient à l'attention de la Commission d'experts techniques qu'une PTU adoptée comporte des erreurs ou des lacunes, y compris si une PTU ne remplit pas pleinement les exigences essentielles, la Commission prend les mesures qui s'imposent, notamment:

- a) décide si les PTU concernées ne devraient pas être modifiées conformément aux articles 6 et 8 et
- b) fait des recommandations concernant des solutions provisoires justifiées.

§ 2 Les États parties, les organisations régionales et les organismes d'évaluation sont tenus d'informer sans tarder le Secrétaire général de toute erreur ou lacune constatée dans une PTU.

Article 9
Déclarations

§ 1 Tout Etat partie peut, dans un délai de quatre mois à dater du jour de la notification par le Secrétaire général de la décision

(TSI). Text which is split into two columns is different for the UTP and for the corresponding TSI or other corresponding European Community regulations. The left-hand column shows the UTP text (OTIF regulations), while the right-hand column shows the European Community TSI text. On the far right the TSI reference is indicated.

Article 8a
Deficiencies in UTP

§ 1 If it comes to the attention of the Committee of Technical Experts that an adopted UTP contains errors or deficiencies including where an adopted UTP does not fully meet the essential requirements, the Committee shall take the appropriate measures including:

- a) the decision whether the relevant UTP may need to be amended in accordance with Articles 6 and 8 and
- b) recommendations for justified provisional solutions.

§ 2 The Contracting States, regional organisations and assessing bodies have the obligation to inform the Secretary General without delay if they discover errors or deficiencies in a UTP.

Article 9
Declarations

§ 1 Any Contracting State may, within a period of four months from the day of notification of the decision of the Committee of

spalter är olika för UTP:n och den motsvarande TSD:n eller någon annan motsvarande förordning från Europeiska Gemenskapen. Den vänstra spalten visar UTP-texten (OTIF-bestämmelserna), medan den högra spalten visar Europeiska Gemenskapens TSD-text. Längst till höger är TSD-referensen angiven.

Artikel 8a
Brister hos UTP

§ 1 Om tekniska expertutskottet får reda på att en antagen UTP innehåller fel eller ofullständigheter, vilket innefattar när en antagen UTP inte helt uppfyller de väsentliga kraven, ska utskottet vidta lämpliga åtgärder, vilket bland annat innebär att

- a) besluta om den aktuella UTP:n kan behöva ändras i enlighet med artikel 6 och 8 och
- b) rekommendera lämpliga provisoriska lösningar.

§ 2 Deltagande stater, regionala organisationer och granskande organ är skyldiga att utan dröjsmål underrätta generalsekretären om de upptäcker fel eller ofullständigheter i en UTP.

Artikel 9
Förklaringar

§ 1 Varje deltagande stat kan inom en frist av fyra månader från den dag då generalsekretären informerade om tekniska ex-

de la Commission d'experts techniques, faire une déclaration motivée auprès de celui-ci, selon laquelle il n'appliquera pas ou que partiellement la norme technique validée ou la PTU adoptée en ce qui concerne l'infrastructure ferroviaire située sur son territoire et le trafic sur cette infrastructure.

§ 2 Les Etats parties ayant fait une déclaration conformément au § 1 ne sont pas pris en compte dans la fixation du nombre des Etats qui doivent formuler une objection conformément à l'article 35, § 4 de la Convention, afin qu'une décision de la Commission d'experts techniques n'entrepas en vigueur.

§ 3 L'Etat qui à fait une déclaration conformément au § 1 peut y renoncer à tout moment en informant le Secrétaire général. Cette renonciation prend effet le premier jour du deuxième mois suivant l'information.

Article 10
Abrogation de l'Unité
Technique

L'entrée en vigueur, dans tous les Etats parties à la Convention internationale sur l'Unité Technique des chemins de fer, signée à Berne le 21 octobre 1882, dans sa teneur de 1938, des PTU adoptées par la Commission d'experts techniques conformément à l'article 6, § 1 entraîne l'abrogation de ladite convention.

Technical Experts by the Secretary General, make a reasoned declaration notifying him that it will not apply or will apply only partially, the validated technical standard or the adopted UTP, so far as it concerns the railway infrastructure situated on its territory and the traffic on that infrastructure.

§ 2 The Contracting States which have made a declaration in accordance with § 1 shall not be taken into account in determining the number of States which must formulate an objection in accordance with Article 35 § 4 of the Convention, in order that a decision of the Committee of Technical Experts should not enter into force.

§ 3 A State which has made a declaration in accordance with § 1 may withdraw it at any time by notification to the Secretary General. This withdrawal shall take effect on the first day of the second month following the notification.

Article 10
Abrogation of Technical
Unity

The entry into force of the UTP, adopted by the Committee of Technical Experts in accordance with Article 6 § 1, in all the States parties to the 1938 version of the International Convention on the Technical Unity of Railways, signed at Berne on 21 October 1882, shall abrogate that convention.

pertutskottets beslut avge en motiverad förklaring till denne om att den inte kommer att tillämpa eller endast delvis kommer att tillämpa den validerade tekniska standarden eller den antagna UTP:n när det gäller den järnvägsinfrastruktur som är belägen på dess territorium och trafiken på denna infrastruktur.

§ 2 De deltagande stater som har avgett en förklaring i enlighet med § 1 ska inte beaktas vid fastställandet av det antal stater som enligt artikel 35 § 4 i fördraget måste göra invändning för att ett beslut av tekniska expertutskottet inte ska träda i kraft.

§ 3 En stat som har avgett en förklaring i enlighet med § 1 får när som helst återta den genom meddelande till generalsekreteraren. Detta återtagande träder i kraft första dagen i den andra månaden efter detta meddelande.

Artikel 10
Upphävande av teknisk
enhet

Ikraftträdandet av UTP:er som antagits av tekniska expertutskottet i enlighet med artikel 6 § 1 i alla stater som är parter i den internationella konventionen om Unité Technique des chemins de fer (teknisk enhetlighet för järnvägarna), undertecknad i Bern den 21 oktober 1882, i dess lydelse från 1938, ska medföra att den konventionen upphävs.

Article 11
Primauté des PTU

§ 1 Après l'entrée en vigueur des PTU, adoptées par la Commission d'experts techniques conformément à l'article 6, § 1, les normes techniques et les PTU, priment, dans les relations entre les Etats parties, sur les dispositions de la Convention internationale sur l'Unité Technique des chemins de fer, signée à Berne le 21 octobre 1882, dans sa teneur de 1938.

§ 2 Après l'entrée en vigueur des PTU, adoptées par la Commission d'experts techniques conformément à l'article 6, § 1, les présentes Règles uniformes ainsi que les normes techniques et les PTU, priment, dans les Etats parties, sur les dispositions techniques:

- a) du Règlement pour l'emploi réciproque des voitures et des fourgons en trafic international (RIC),
- b) du Règlement pour l'emploi réciproque des wagons en trafic international (RIV).

Article 12
Spécifications techniques nationales

§ 1 Les États parties veillent à informer le Secrétaire général de leurs spécifications techniques nationales applicables aux véhicules ferroviaires et aux autres matériels ferroviaires. Le Secrétaire général publie ces spécifications dans la banque de données visée à l'article 13 des Règles uniformes ATMF.

L'information est communi-

Article 11
Precedence of the UTP

§ 1 With the entry into force of the UTP, adopted by the Committee of Technical Experts in accordance with Article 6 § 1, the technical standards and the UTP shall take precedence, in relations between Contracting States, over the provisions of the 1938 version of the International Convention on the Technical Unity of Railways, signed at Berne on 21 October 1882.

§ 2 With the entry into force of the UTP, adopted by the Committee of Technical Experts in accordance with Article 6 § 1, these Uniform Rules as well as the technical standards and the UTP, shall take precedence, in the Contracting States, over the technical provisions

- a) of the Regulation governing the reciprocal use of carriages and brake vans in international traffic (RIC),
- b) of the Regulation governing the reciprocal use of wagons in international traffic (RIV).

Article 12
National technical requirements

§ 1 Contracting States shall ensure that the Secretary General is informed of their national technical requirements which apply to railway vehicles and other railway material. The Secretary General shall publish these requirements in the data bank referred to in Article 13 of the ATMF Uniform Rules.

The information shall be

Artikel 11
UTP:s företräde

§ 1 Efter ikraftträdandet av de UTP:er som antagits av tekniska expertutskottet i enlighet med artikel 6 § 1, ska de tekniska standarder och de UTP:er i förbindelserna mellan de deltagande staterna ges företräde framför bestämmelserna i den internationella konventionen om Unité Technique des chemins de fer, undertecknad i Bern den 21 oktober 1882, i dess lydelse från 1938.

§ 2 Efter ikraftträdandet av de UTP:er som antagits av tekniska expertutskottet i enlighet med artikel 6 § 1, ska dessa enhetliga rättsregler samt de tekniska standarder och UTP:erna, i de deltagande staterna ges företräde framför de tekniska bestämmelserna i

- a) Reglemente om ömsesidig användning av passagerarvagnar och resgodsvagnar i internationell trafik (RIC),
- b) Reglemente om ömsesidig användning av godsvagnar i internationell trafik (RIV).

Artikel 12
Nationella tekniska krav

§ 1 Deltagande stater ska se till att generalsekreteraren är informerad om de nationella tekniska krav som tillämpas på järnvägsfordon och annan järnvägsmateriel. Generalsekreteraren ska publicera dessa krav i den databas som artikel 13 i de enhetliga reglerna ATMF hänvisar till.

Informationen ska vara

quée au Secrétaire général dans les trois mois suivant la date d'entrée en vigueur des Règles uniformes révisées.

La disposition temporaire ne peut rester en vigueur que jusqu'à sa mise en vigueur ou jusqu'à la mise en vigueur d'une spécification analogue par l'adoption de prescriptions conformément aux articles ci-dessus. L'État partie peut, à tout moment, retirer la disposition temporaire et le notifier au Secrétaire général.

§ 2 Lorsqu'une PTU a été adoptée ou amendée, l'État partie veille à ce que le Secrétaire général soit informé (avec les éléments justificatifs à l'appui) des spécifications techniques nationales mentionnées au § 1 auxquelles il faudra continuer à se conformer pour pouvoir garantir la compatibilité technique entre les véhicules et son réseau; ces spécifications englobent les règles nationales applicables aux « points ouverts » des prescriptions techniques et aux cas spécifiques dûment identifiés dans la prescription technique.

L'information communiquée comporte l'indication du/des « point(s) ouvert(s) » et/ou du/des « cas spécifique(s) » de la PTU auquel/auxquels se rapporte chaque spécification technique nationale. Les spécifications techniques nationales ne restent valides que si le Secrétaire général reçoit la notification dans les six mois suivant la date d'entrée en vigueur de la prescription technique en question ou de la modification qui lui a été apportée.

§ 3 L'information communiquée comporte le texte intégral de la disposition

received by the Secretary General within 3 months from the day when the revised Uniform Rules enter into force.

Such a requirement may stay in force only until it or an analogous requirement is brought into force through the adoption of prescriptions according to the Articles above. The Contracting State may at any time withdraw the temporary provision and notify this to the Secretary General.

§ 2 When a UTP has been adopted or amended, the Contracting State shall ensure that the Secretary General is informed - with justification - of those national technical requirements mentioned in § 1 which it will still require to be complied with in order to ensure the technical compatibility between the vehicles and its network concerned; this includes national rules applicable to "open points" in the technical prescriptions and applicable to the specific cases duly identified in the technical prescription.

The information shall include indication of the "open point(s)" and/or "specific case(s)" in the UTP to which each national technical requirement relates. The national technical requirements shall only remain valid if the notification is received by the Secretary General within 6 months from the day when the technical prescription in question or the change to it has entered into force.

§ 3 The information shall include the full text of the national technical provision

generalsekreteraren till handa inom 3 månader från den dag de ändrade enhetliga reglerna träder i kraft.

Ett sådant krav får vara i kraft endast till dess det eller ett motsvarande krav träder i kraft genom antagandet av föreskrifter i enlighet med artiklarna ovan. De deltagande staterna får när som helst dra tillbaka den tillfälliga bestämmelsen och informera generalsekreteraren om detta.

§ 2 När en UTP har antagits eller ändrats, ska en deltagande stat se till att generalsekreteraren informeras – med en motivering – om de nationella tekniska krav som omnämns i § 1 som staten fortfarande kommer att kräva ska vara uppfyllda för att ombesörja den tekniska kompatibiliteten mellan fordon och infrastruktur; detta innefattar nationella regler som tillämpas på "öppna punkter" i de tekniska föreskrifterna och sådana som tillämpas på de specialfall som anges i den tekniska föreskriften.

Informationen ska ange vilken "öppen punkt/-er" och/eller specialfall UTP:n som varje nationellt tekniskt krav hänför sig till. De nationella tekniska kraven är endast giltiga om generalsekreteraren mottagit information om dem inom 6 månader från dag då den aktuella tekniska föreskriften eller dess ändrade lydelse trädde i kraft.

§ 3 Informationen ska innefatta den fullständiga lydelsen av den nationella

technique nationale dans une langue officielle de l'État partie, ainsi que le titre et un résumé dans l'une des langues officielles de l'OTIF.

Article 13
Table d'équivalence

§ 1 Afin de réduire au minimum les évaluations et par là même les coûts liés à une demande d'admission technique, les spécifications techniques nationales conformes à l'article 12 sont classées conformément à la liste des paramètres et aux principes définis dans l'annexe au présent Appendice. Le classement est effectué sous la responsabilité de la Commission d'experts techniques. Les États parties et les organisations régionales coopèrent avec la Commission d'experts techniques et le Secrétaire général dans l'exécution de cette tâche.

§ 2 La Commission d'experts techniques peut réviser l'annexe en tenant compte de l'expérience acquise en matière d'acceptation croisée des véhicules dans les États parties.

§ 3 La Commission d'experts techniques veille à l'établissement d'un document de référence référençant de manière croisée l'ensemble des spécifications techniques nationales notifiées. Ledit document, qui mentionne aussi les dispositions pertinentes des PTU et des STI correspondantes (art. 8, § 9), sera publié sur le site Web de l'Organisation et tenu à jour.

§ 4 Prenant dûment en compte l'opinion des États parties concernés et des

in an official language of the Contracting State as well as the title and a summary in one of the official OTIF languages.

Article 13
Equivalence table

§ 1 In order to minimise the assessments and thereby the costs for applying for a technical admission, national technical requirements in accordance with Article 12 shall be classified pursuant to the list of parameters and the principles set out in the Annex to these Uniform Rules. The classification shall be carried out under the responsibility of the Committee of Technical Experts. The Contracting States and the regional organisations shall cooperate with the Committee of Technical Experts and the Secretary General in this task.

§ 2 The Committee of Technical Experts may review the Annex taking account of the experience with the cross-acceptance of vehicles in the Contracting States.

§ 3 The Committee of Technical Experts shall ensure that a reference document is drawn up cross-referencing all the notified national technical requirements. The reference document shall also indicate the relevant provisions in the UTP and the corresponding TSI (Article 8 § 9). The reference document shall be published on the website of the Organisation and shall be kept up to date.

§ 4 Taking due account of the opinion of the Contracting States concerned

tekniska bestämmelsen på den deltagande statens officiella språk, liksom dess rubrik och en sammanfattning på ett av de officiella OTIF-språken.

Artikel 13
Jämförelsetabell

§ 1 För att minimera utvärderingarna och därigenom kostnaderna för att ansöka om tekniskt godkännande, ska nationella tekniska krav enligt artikel 12 klassificeras i enlighet med den lista med parametrar och principer som finns i bilagan till dessa enhetliga rättsregler. Tekniska expertutskottet ska ansvara för klassificeringen. Deltagande stater och regionala organisationer ska samarbeta med tekniska expertutskottet och generalsekretären i utförandet av denna uppgift.

§ 2 Tekniska expertutskottet får granska bilagan mot bakgrund av deltagande staters erfarenhet av ömsesidigt godkännande av fordon.

§ 3 Tekniska expertutskottet ska se till att det skapas ett referensdokument där alla nationella tekniska krav korshänvisas. Referensdokumentet ska också innefatta alla relevanta bestämmelser i UTP:n och den motsvarande TSD:n (artikel 8 § 9). Referensdokumentet ska publiceras på organisationens hemsida och vara uppdaterat.

§ 4 Efter att ha tagit vederbörlig hänsyn till de deltagande staterna och de region-

organisations régionales impliquées, la Commission d'experts techniques peut décider de déclarer l'équivalence, en termes de sécurité ferroviaire:

- a) entre les spécifications techniques nationales de différents États parties;
- b) entre les dispositions des PTU et celles des STI correspondantes;
- c) entre les spécifications techniques nationales d'un ou de plusieurs États parties et les dispositions des PTU et/ou celles des STI.

L'équivalence déclarée sera indiquée dans un tableau d'équivalence dans le document de référence mentionné au § 3 ci-dessus.

**Annexe
Paramètres à vérifier en rapport avec l'admission technique de véhicules non conformes aux PTU et classification des spécifications techniques nationales**

1. Liste des paramètres

1.1 Documentation générale

La documentation générale (comprenant la description du véhicule neuf, renouvelé ou réaménagé et son usage prévu, les informations sur la conception, la réparation, l'exploitation et l'entretien, le dossier technique, etc.)

1.2 Structure et parties mécaniques

L'intégrité mécanique et l'interface entre les véhicules (y compris les tampons et les organes de traction, les couloirs/pass-

and of the regional organisations involved, the Committee of Technical Experts may decide to declare the equivalence in railway safety terms:

- a) between national technical requirements of different Contracting States;
- b) between provisions in the UTP and the corresponding TSI; and
- c) between national technical requirements of one or more Contracting States and provisions in the UTP and/or provisions in the TSI.

The declared equivalence shall be indicated in an equivalence table in the reference document mentioned in § 3 above.

**Annex
Parameters to be checked in Conjunction with the Technical Admission of Non-UTP Conform Vehicles and Classification of the National Technical Requirements**

1. List of Parameters

1.1 General documentation

General documentation (including description of new, renewed or upgraded vehicle and its intended use, design, repair, operation and maintenance information, technical file, etc.)

1.2 Structure and mechanical parts

Mechanical integrity and interface between vehicles (including draw and buffer gear, gangways), strength of vehicle structure and

ala organisationer som berörs, får tekniska expertutskottet besluta att tillkännage ekvivalensen i järnvägssäkerhetstermer:

- a) mellan nationella tekniska krav i olika deltagande stater,
- b) mellan bestämmelserna i en UTP och dess motsvarande TSD och
- c) mellan nationella tekniska krav i en eller flera deltagande stater och bestämmelser i en UTP och/eller bestämmelser i en TSD.

Den tillkännagivna ekvivalensen ska anges i en jämförelsetabell i referensdokumentet enligt § 3 ovan.

**Bilaga
Parametrar som ska kontrolleras vid tekniskt godkännande av fordon som inte överensstämmer med UTP och klassificering av nationella tekniska krav**

1. Lista över parametrar

1.1 Allmän dokumentation

Allmän dokumentation (vilket innefattar beskrivningen av nya, moderniserade och ombyggda fordon och dess avsedda användning, uppgifter om utformning, reparation, drift och underhåll, tekniskt underlag etc.)

1.2 Struktur och mekaniska delar

Mekanisk integritet och gränssnitt mellan fordon (inklusive drag- och stötinrättning, gångar), hur robust fordonets struktur och

erelles), la robustesse de la structure du véhicule et de ses équipements (par exemple, sièges), la capacité de charge, la sécurité passive (y compris la résistance intérieure et extérieure aux chocs)

fittings (e.g. seats), loading capability, passive safety (including interior and exterior crashworthiness)

dess utrustning är (t.ex. säten), lastkapacitet, passiv säkerhet (inkluderande interiör och exteriör krock-säkerhet)

1.3 Interactions
véhicule/voie et gabarit

1.3 Track interaction and
gauging

1.3 Fordonsprofiler och
samverkan mellan fordon
och bana

Les interfaces mécaniques vis-à-vis de l'infrastructure (y compris le comportement statique et dynamique, les jeux et tolérances, le gabarit, les organes de roulement, etc.)

Mechanical interfaces to the infrastructure (including static and dynamic behaviour, clearances and fits, gauge, running gear, etc.)

Mekaniskt gränssnitt mot infrastrukturen (inklusive statiskt och dynamiskt beteende, fri höjd och anpassning, spårvidd, växel etc)

1.4 Equipements de freinage

1.4 Braking equipment

1.4 Bromsutrustning

Dispositifs de freinage (y compris la protection anti-érayage, la commande de freinage, la puissance de freinage en modes service, stationnement et urgence)

Braking-related items (including wheel-slide protection, braking control, and braking performance in service, emergency and parking modes)

Bromsrelaterade föremål (inklusive fastbromsningssskydd, bromskontroll, och bromsförmåga vid drift, nödläge och parkeringsläge)

1.5 Dispositifs associés aux passagers

1.5 Passenger-related items

1.5 Passagerarrelaterade
föremål

Installations à l'usage des passagers et environnement des passagers (y compris les vitres et les portes des voitures à passagers, les besoins particuliers des personnes à mobilité réduite, etc.)

Passenger facilities and passenger environment (including passenger windows and doors, requirements for persons with reduced mobility, etc.)

Passagerarinnrättningar och passagerarmiljö (inklusive passagerarfönster och – dörrar, särskilda anordningar för personer med begränsad rörlighet etc.)

1.6 Conditions
environnementales et effets
aérodynamiques

1.6 Environmental conditions
and aerodynamic effects

1.6 Miljövillkor och
aerodynamiska effekter

L'impact de l'environnement sur le véhicule et l'impact du véhicule sur l'environnement (y compris les conditions aérodynamiques, l'interface entre le véhicule et la partie "sol" du système ferroviaire et l'interface avec l'environnement extérieur)

Impact of the environment on the vehicle and impact of the vehicle on the environment (including aerodynamic conditions and both the interface between the vehicle and the trackside part of the railway system and the interface with the external environment)

Miljöns inverkan på fordonet och fordonets inverkan på miljön (inklusive aerodynamiska förhållanden och både gränssnittet mellan fordonet och den markbaserade delen av järnvägssystemet och gränssnittet mot den yttre miljön)

1.7 Avertisseur extérieur, signalétique, exigences en matière d'intégrité du logiciel

1.7 External warning, marking, functions and software integrity requirements

1.7 Extern varning, signal och mjukvaruintegritetskrav

Les avertisseurs extérieurs, la signalétique, les fonctions et l'intégrité du logiciel, par exemple les fonctions conditionnant la sécurité et ayant une incidence sur le comportement du train, y compris du bus de train

External warnings, markings, functions and integrity of software, e.g. safety-related functions with an impact on train behaviour including train bus

Externa varningssignaler, märkningar och programvaruintegritet, t.ex. säkerhetsrelaterade funktioner som påverkar tågets beteende, inklusive "tågbussen"

1.8 Systèmes d'alimentation en énergie et de commande à bord

1.8 Onboard power supply and control systems

1.8 Energiförsörjnings- och styrsystem ombord

La propulsion à bord, les systèmes d'alimentation et de commande, l'interface du véhicule avec l'infrastructure d'alimentation en énergie et tous les aspects de la compatibilité électromagnétique

Onboard propulsion, power and control systems, plus the interface of the vehicle with the power supply infrastructure and all aspects of electromagnetic compatibility

Ombordbaserade framdrivnings-, energiförsörjnings- och styrsystem, plus gränssnittet mellan fordonet och energiförsörjningsinfrastrukturen och alla aspekter av elektromagnetisk kompatibilitet

1.9 Installations pour le personnel, interfaces et environnement

1.9 Staff facilities, interfaces and environment

1.9 Utrustning, gränssnitt och miljöer som berör personal

Les installations à bord, les interfaces, les conditions et l'environnement de travail du personnel (y compris les postes de conduite, l'interface conducteur-machine)

On-board facilities, interfaces, working conditions and environment for staff (including drivers' cabs, driver machine interface)

Utrustning, gränssnitt, arbetsförhållanden och miljöer som berör personal ombord på fordonet (inklusive förarhytter, gränssnitt mellan förare och maskin)

1.10 Protection contre l'incendie et évacuation

1.10 Fire safety and evacuation

1.10 Brandsäkerhet och evakuering

1.11 Maintenance

1.11 Servicing

1.11 Underhåll

Installations à bord et interfaces de la maintenance

Onboard facilities and interfaces for servicing

Ombordbaserade utrustningar och gränssnitt för underhåll

1.12 Contrôle-commande et signalisation à bord

1.12 Onboard control, command and signalling

1.12 Fordonsbaserad trafikstyrning och signalering

L'ensemble de l'équipement de bord servant à assurer la sécurité, à commander et à contrôler les mouvements des trains

All the on-board equipment necessary to ensure safety and to command and control movements of trains authorised to travel on the

All ombordutrustning som krävs för att garantera säkerheten och för att styra och kontrollera trafiken med tåg som har tillstånd

autorisés à circuler sur le réseau et ses effets sur la partie "sol" du système ferroviaire

network and its effects on the trackside part of the railway system

att trafikera nätet och dess inverkan på den markbase-rade delen av järnvägssystemet.

1.13 Besoins opérationnels spécifiques

1.13 Specific operational requirements

1.13 Specifika driftskrav

Les besoins opérationnels spécifiques des véhicules (y compris le mode dégradé, le dépannage de véhicules, etc.)

Specific operational requirements for vehicles (including degraded mode, vehicle recovery etc.)

Specifika driftskrav för fordon (inklusive vid trafikstörning, bärgning av fordon etc.)

1.14 Dispositifs associés au fret

1.14 Freight related items

1.14 Godsrelaterade komponenter

Les exigences et l'environnement spécifiques au fret (y compris les installations spécifiques aux marchandises dangereuses)

Freight-specific requirements and environment (including facilities specifically required for dangerous goods)

Godspecifika krav och miljökrav (inklusive anordningar som specifikt krävs för färligt gods)

Les explications et exemples en italiques ci-dessus ont un caractère purement indicatif et ne constituent pas des définitions des paramètres.

Explanations and examples in italics above are for information only and are not definitions of the parameters.

Förklaringarna och exemplen i kursivt ovan är enbart tänkta som information och inte som definitioner av parametrarna.

2. Classification des spécifications techniques nationales

2. Classification of the National Technical Requirements

2. Klassificering av nationella tekniska krav

Les spécifications techniques nationales relatives aux paramètres identifiés à la section 1 sont affectées à l'un des trois groupes suivants. Les règles et restrictions de nature strictement locale ne sont pas concernées; leur vérification implique la mise en place de contrôles, d'un commun accord, par les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructures.

The national technical requirements relating to the parameters identified in section 1 shall be attributed to one of the following three groups. Rules and restrictions of a strictly local nature are not involved; their verification involves checks to be put in place by mutual agreement between the railway undertakings and the infrastructure managers.

De nationella tekniska kraven som hänför sig till parametrarna som anges i sektion 1, ska höras till en av följande tre grupper. Regler och begränsningar som enbart är lokala berörs inte; deras verifikation förutsätter att kontroller installeras genom ett ömsesidigt avtal mellan järnvägsföretag och infrastruktur-förvaltare.

Group A

Group A

Grupp A

Le Groupe A comprend:
- les normes internationales,
- les règles nationales réputées équivalentes, sur le plan de la sécurité ferroviaire, à des règles nationales d'autres États memb-

Group A covers:
- international standards,
- national rules deemed to be equivalent, in railway safety terms, to national rules of other Member States,

Grupp A innefattar:
- internationella standarder,
- nationella regler som bedöms som likvärdiga, i järnvägssäkerhetshänse-
ende, med nationella regler i andra medlemsstater,

res,

- les règles nationales réputées équivalentes, sur le plan de la sécurité ferroviaire, aux dispositions des PTU et/ou des STI.

- national rules deemed to be equivalent, in railway safety terms, to the provisions in the UTP and/or provisions in the TSI.

- nationella regler som bedöms som likvärdiga i järnvägssäkerhetskänseende med bestämmelserna i UTP och/eller TSD.

Groupe B

Le Groupe B comprend toutes les règles qui ne tombent pas dans le champ d'application du Groupe A ou du Groupe C, ou qu'il n'a pas encore été possible de classer dans l'un de ces groupes.

Group B

Group B covers all rules that do not fall within the scope of Group A or Group C, or that it has not yet been possible to classify in one of these groups.

Grupp B

Grupp B innefattar alla regler som inte faller inom grupp A:s eller grupp C:s tillämpningsområde, eller som inte ännu har varit möjliga att klassificera i någon av dessa grupper.

Groupe C

Le Groupe C comprend les règles associées aux caractéristiques techniques de l'infrastructure et qui sont strictement nécessaires pour garantir un usage sûr et interopérable sur le réseau concerné (par exemple le gabarit).

Group C

Group C covers rules that are strictly necessary and are associated with technical infrastructure characteristics, in order to ensure safe and interoperable use in the network concerned (e.g. the loading gauge).

Grupp C

Grupp C innefattar regler som är absolut nödvändiga och som är förenade med tekniska kännetecken för infrastrukturen, för att garantera säkerhet och driftskompatibilitet i det berörda järnvägsnätet (t.ex. lastprofiler).

Règles uniformes concernant l'admission technique de matériel ferroviaire utilisé en trafic international (ATMF, appendice G à la Convention)

Uniform Rules concerning the Technical Admission of Railway Material used in International Traffic (ATMF, appendix G to the Convention)

Enhetliga rättsregler för tekniskt godkännande av järnvägsmateriel som används i internationell trafik (ATMF, bilag G till fördraget)

- | | | |
|---|--|---|
| • Article premier
Champ d'application | • Article 1
Scope | • Artikel 1
Tillämpningsområde |
| • Article 2
Définitions | • Article 2
Definitions | • Artikel 2
Definitioner |
| • Article 3
Admission au trafic international | • Article 3
Admission to international traffic | • Artikel 3
Godkännande för internationell trafik |
| • Article 3a
Interaction avec d'autres accords internationaux | • Article 3a
Interaction with other international agreements | • Artikel 3a
Interaktion med andra internationella instrument |
| • Article 4
Procédure | • Article 4
Procedure | • Artikel 4
Förfarande |
| • Article 5
Autorité compétente | • Article 5
Competent authority | • Artikel 5
Behörig myndighet |
| • Article 6
Validité des certificats techniques | • Article 6
Validity of technical certificates | • Artikel 6
Tekniska intygs giltighet |
| • Article 6a
Reconnaissance de la documentation procédurale | • Article 6a
Recognition of procedural documentation | • Artikel 6a
Erkännande av dokumentation från förfarandet |
| • Article 6b
Reconnaissance des tests techniques et fonctionnels | • Article 6b
Recognition of technical and operational tests | • Artikel 6b
Erkännande av tekniska test och driftstest |
| • Article 7
Prescriptions applicables aux véhicules | • Article 7
Prescriptions applicable to vehicles | • Artikel 7
Föreskrifter tillämpliga på fordon |
| • Article 7a
Dérogations | • Article 7a
Derogations | • Artikel 7a
Undantag |
| • Article 8
Prescriptions applicables à l'infrastructure ferroviaire | • Article 8
Prescriptions applicable to railway infrastructure | • Artikel 8
Föreskrifter tillämpliga på järnvägsinfrastruktur |
| • Article 9
Prescriptions d'exploitation | • Article 9
Operation prescriptions | • Artikel 9
Driftföreskrifter |
| • Article 10
Demande et octroi de certificats techniques, déclarations et conditions | • Article 10
Application and granting of technical certificates and | • Artikel 10
Ansökan och beviljande av tekniska intyg och förklaringar och därtill |

afférentes	declarations and related conditions	hänförliga villkor
• Article 10a Règles relatives aux retraits ou suspensions des certificats techniques	• Article 10a Rules for withdrawals or suspensions of technical certificates	• Artikel 10a Regler om återkallelse och upphävande av tekniska intyg
• Article 10b Règles relatives aux évaluations et procédures	• Article 10b Rules for assessments and procedures	• Artikel 10b Regler om bedömningar och förfaranden
• Article 11 Certificats techniques et déclarations	• Article 11 Technical Certificates and Declarations	• Artikel 11 Tekniska intyg och förklaringar
• Article 12 Modèles uniformes	• Article 12 Uniform formats	• Artikel 12 Enhetliga förlagor
• Article 13 Registres	• Article 13 Registers	• Artikel 13 Register
• Article 14 Inscriptions et signes	• Article 14 Inscriptions and signs	• Artikel 14 Texter och tecken
• Article 15 Maintenance	• Article 15 Maintenance	• Artikel 15 Underhåll
• Article 16 Incidents, accidents et avaries graves	• Article 16 Accidents, incidents and severe damage	• Artikel 16 Tillbud, olyckor och allvarliga skador
• Article 17 Immobilisation et refus des véhicules	• Article 17 Immobilisation and rejection of vehicles	• Artikel 17 Rätt att stoppa och avvisa fordon
• Article 18 Non-respect des prescriptions	• Article 18 Non-compliance with the prescriptions	• Artikel 18 Åsidosättande av föreskrifter
• Article 19 Dispositions transitoires	• Article 19 Transitional dispositions	• Artikel 19 Övergångsbestämmelser
• Article 20 Différends	• Article 20 Disputes	• Artikel 20 Tvister

Prop. 2014/15:58
Bilaga 1
(ATMF)

Article premier
Champ d'application

Les présentes Règles uniformes fixent la procédure selon laquelle les véhicules ferroviaires sont admis à circuler et d'autres matériels ferroviaires à être utilisés en trafic international.

Article 2
Définitions

Aux fins des présentes Règles uniformes et de leur(s) future(s) Annexe(s), des Règles uniformes APTU et de leur(s) Annexe(s) et des prescriptions techniques uniformes (PTU) APTU, les définitions suivantes s'appliquent:

- a) "accident" désigne un événement indésirable ou non intentionnel et imprévu, ou un enchaînement particulier d'événements de cette nature, ayant des conséquences préjudiciables; les accidents sont ventilés suivants les types ci-après: collisions, déraillements, accidents aux passages à niveau, accidents de personnes causés par le matériel roulant en marche, incendies et autres;
- b) "admission de type de construction" désigne le droit octroyé par lequel l'autorité compétente autorise un type de construction de véhicule ferroviaire comme base d'admission à l'exploitation de véhicules répondant à ce type de construction;
- c) "admission à l'exploitation" désigne le droit octroyé par lequel l'autorité

Article 1
Scope

These Uniform Rules lay down, for railway vehicles and other railway material, the procedure for the admission to circulation or use in international traffic.

Article 2
Definitions

For the purposes of these Uniform Rules and their (future) Annex(es), the APTU Uniform Rules and their Annex(es) and the APTU Uniform Technical Prescriptions (UTP) the following definitions shall apply:

- a) "accident" means an unwanted or unintended sudden event or a specific chain of such events which have harmful consequences; accidents are divided into the following categories: collisions, derailments, level-crossing accidents, accidents to persons caused by rolling stock in motion, fires and others;
- b) "admission of a type of construction" means the right granted by which the competent authority authorises a type of construction of a railway vehicle, as a basis for the admission to operation for vehicles which correspond to that type of construction;
- c) "admission to operation" means the right granted by which the competent authority

Artikel 1
Tillämpningsområde

I dessa enhetliga rättsregler fastställs förfarandet för godkännande av järnvägsfordon och annan järnvägsmateriel för nyttjande i internationell trafik.

Artikel 2
Definitioner

I dessa enhetliga rättsregler och deras (framtida) bilagor, de enhetliga rättsreglerna APTU och annex(-en) till dem och APTU:s enhetliga tekniska föreskrifter (UTP) ska följande definitioner gälla:

- a) olycka: en oönskad eller ouppslätlig plötslig händelse eller en viss följd av sådana händelser som får skadliga följder; olyckor indelas i följande kategorier: kollisioner, urspårningar, plankorsningsolyckor, personolyckor som orsakats av rullande materiel i rörelse, bränder och övriga olyckor,
- b) godkännande av konstruktionstyp: den rätt genom vilken den behöriga myndigheten godkänner en konstruktionstyp för ett järnvägsfordon, som grund för godkännande för drift för fordon som motsvarar denna konstruktionstyp,
- c) godkännande för drift: den rätt genom vilken den behöriga myndigheten godkänner varje

- | | | | |
|-----|--|--|---|
| | compétente autorise chaque véhicule ferroviaire ou d'autres matériels ferroviaires à circuler en trafic international; | authorises each railway vehicle or other railway material to operate in international traffic; | järnvägsfordon eller annan järnvägsmateriel att användas i internationell trafik, |
| d) | "Commission d'experts techniques" désigne la Commission prévue à l'article 13, § 1, lettre f) de la Convention. | d) "Committee of Technical Experts" means the Committee provided for in Article 13 § 1, letter f) of the Convention. | d) tekniska expertutskottet: det utskott som avses i artikel 13 § 1 f i fördraget. |
| da) | "entité adjudicatrice" désigne toute entité, publique ou privée, qui commande la conception ou la construction, le renouvellement ou le réaménagement d'un sous-système. Cette entité peut être une entreprise de transport ferroviaire, un gestionnaire d'infrastructure ou un détenteur, ou bien le concessionnaire qui est chargé de la mise en oeuvre d'un du projet | da) "contracting entity" means any entity, whether public or private, which orders the design and/or construction or the renewal or upgrading of a subsystem. This entity may be a railway undertaking, an infrastructure manager or a keeper, or the concession holder responsible for carrying out a project; | da) kontraktshenet: varje enhet, allmän eller privat, som begär utformning och/eller konstruktion eller modernisering eller ombyggnad av ett delsystem. Denna enhet kan vara ett järnvägsföretag, en infrastrukturförvaltare eller en innehavare, eller koncessionsinnehavaren som är ansvarig för att genomföra ett projekt, |
| e) | "Etat partie" désigne tout Etat membre de l'Organisation n'ayant pas fait, conformément à l'article 42, § 1, première phrase, de la Convention, de déclaration relative à ces Règles uniformes; | e) Contracting State" means a Member State of the Organisation which has not made a declaration in respect of these Uniform Rules in accordance with Article 42 § 1, first sentence of the Convention; | e) deltagande stat: en medlemsstat i organisationen som inte har avgett någon förklaring avseende dessa enhetliga rättsregler i enlighet med artikel 42 § 1 första meningen i fördraget, |
| f) | "déclaration" désigne la preuve d'une évaluation effectuée en tout ou partie pour confirmer qu'un véhicule, un type de construction ou un élément de construction respecte les dispositions des Règles uniformes APTU et de ses PTU (y compris les cas spécifiques applicables et les spécifications nationales en vigueur conformément à l'article 12 des Règles uniformes APTU); | f) "declaration" means the evidence of an assessment or an element of assessments carried out to confirm that a vehicle, a type of construction or an element of construction complies with the provisions of the APTU Uniform Rules and its UTP (including applicable specific cases and national requirements in force according to Article 12 of the APTU Uniform Rules); | f) förklaring: bevis om hela eller en del av en bedömning som gjorts för att bekräfta att ett fordon, en konstruktionstyp eller en del av en konstruktion är i enlighet med bestämmelserna i de enhetliga rättsreglerna APTU och att dess UTP (inklusive tillämpliga specialfall och gällande nationella krav enligt artikel 12 i de enhetliga rättsreglerna APTU), |
| g) | élément de construction" ou "constituant" | g) "element of construction" or "constit- | g) konstruktionsdelar eller komponenter: varje |

- | | | | |
|----|--|---|--|
| | désigne tout composant élémentaire, groupe de composants, complet ou sous-ensemble d'un équipement incorporé ou destiné à être incorporé dans un véhicule ferroviaire, dans d'autres matériels ferroviaires ou dans une infrastructure; le concept d'« élément de construction » couvre à la fois les objets matériels et immatériels tels qu'un logiciel; | uent" means any elementary component, group of components, complete or subassembly of equipment incorporated or intended to be incorporated into a railway vehicle, other railway material or infrastructure; the concept of an "element of construction" covers both tangible objects and intangible objects such as software; | grundläggande komponent, grupp av komponenter, underenheter eller kompletta enheter av materiel som har införlivats eller avses att införlivas i ett järnvägsfordon, annan järnvägsmateriel eller infrastruktur; begreppet "konstruktionsdelar" omfattar såväl materiella som immateriella föremål, t.ex. programvara, |
| h) | "entité chargée de la maintenance" (ECM) désigne l'entité chargée de la maintenance d'un véhicule, qui est inscrite en tant que telle dans le registre des véhicules prévu à l'article 13; cette définition s'applique aussi à d'autres matériels ferroviaires; | h) "entity in charge of maintenance" (ECM) means the entity that is in charge of the maintenance of a vehicle, and is registered as such in the vehicle register according to Article 13; this definition also applies to other railway material; | h) underhållsansvarig enhet (ECM): den enhet som är ansvarig för underhållet av ett fordon, och som är registrerad som sådan i det register som anges i artikel 13; denna definition gäller också annan järnvägsmateriel, |
| i) | "exigences essentielles" désignent toutes les conditions définies dans les Règles uniformes APTU qui doivent être remplies par le système ferroviaire, les sous-systèmes et les constituants d'interopérabilité, y compris les interfaces; | i) "essential requirements" means all the conditions set out in the APTU Uniform Rules which must be met by the rail system, the subsystems and the interoperability constituents, including interfaces; | i) väsentliga krav: alla de villkor som finns i de enhetliga rättsreglerna i APTU, som måste uppfyllas av järnvägssystemet, delsystemen och driftskompatibilitetskomponenterna, inklusive gränssnitt, |
| j) | "incident" désigne tout événement autre qu'un accident ou qu'un accident grave, lié à l'exploitation de trains et affectant la sécurité de l'exploitation; | j) "incident" means any occurrence, other than accident or serious accident, associated with the operation of trains and affecting the safety of operation; | j) tillbud: varje händelse, som inte utgör en olycka eller en allvarlig olycka, men som har samband med tågtrafiken och påverkar säkerheten i verksamheten, |
| k) | "gestionnaire d'infrastructure" désigne toute entreprise ou toute autorité qui gère une infrastructure ferroviaire; | k) "infrastructure manager" means an undertaking or an authority which manages railway infrastructure; | k) infrastrukturförvaltare: ett företag eller en myndighet som förvaltar en järnvägsinfrastruktur, |
| l) | "trafic international" désigne la circulation des véhicules ferroviaires sur des lignes ferroviaires emprun- | l) "international traffic" means the circulation of railway vehicles on railway lines over the territory of at least | l) internationell trafik: trafik med järnvägsfordon på järnvägslinjer som berör minst två deltagande stater |

- | | | |
|---|--|--|
| | two Contracting States; | territorier, |
| <p>tant le territoire d'au moins deux Etats parties;</p> <p>m) "enquête" désigne une procédure visant à prévenir les incidents et accidents et consistant à collecter et analyser des informations, à tirer des conclusions, y compris la détermination des causes (actions, omissions, événements, conditions ou la combinaison de ces causes, ayant entraîné l'incident ou l'accident) et, le cas échéant, à formuler des recommandations en matière de sécurité;</p> | <p>m) "investigation" means a process conducted for the purpose of accident and incident prevention which includes the gathering and analysis of information, the drawing of conclusions, including the determination of causes (actions, omissions, events or conditions, or a combination thereof, which led to the accident or incident) and, when appropriate, the making of safety recommendations;</p> | <p>m) utredning: ett förfarande som utförs i syfte att förebygga tillbud och olyckor, och som omfattar insamling och analys av information, slutsatser, däribland fastställande av orsaker (handlande, underlåtenhet, händelser eller förhållanden eller en kombination av dessa som ledde fram till tillbudet eller olyckan) och, i förekommande fall, utformning av säkerhetsrekommendationer,</p> |
| <p>n) "détenteur" désigne la personne ou l'entité qui, ayant la qualité de propriétaire d'un véhicule ou le droit de l'utiliser, exploite le véhicule comme moyen de transport et est inscrite en tant que telle dans le registre des véhicules prévu à l'article 13;</p> | <p>n) "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 and is registred as such in the vehicle register referred to in Article 13;</p> | <p>n) innehavare: den person eller enhet som, i egenskap av ägare eller med nyttjanderätt, nyttjar ett fordon som transportmedel och som är registrerad och som är registrerad som sådan i fordonsregistret som anges i artikel 13,</p> |
| <p>o) "fichier de maintenance" désigne le/les document(s) spécifiant les tâches d'inspection et de maintenance à effectuer sur un (type de) véhicule ou sur d'autres matériels ferroviaires, qui est/sont établi(s) conformément aux règles et spécifications des PTU incluant, conformément à l'article 12 des Règles uniformes APTU, les éventuels cas spécifiques et les spécifications techniques nationales en vigueur;</p> | <p>o) "Maintenance File" means the document(s) that specify the inspections and maintenance tasks to be carried out on a (type of) vehicle or other railway material, which is set up according to the rules and specifications in the UTP including specific cases and notified national technical requirements in force, if any, according to Article 12 of the APTU Uniform Rules;</p> | <p>o) underhållsjournal: dokument som preciserar de inspektioner och underhållsarbeten som ska utföras på ett (en typ av) fordon eller annan järnvägsmateriel, som är uppställda i enlighet med bestämmelserna och kraven i UTP:n inklusive eventuella gällande specialfall och notifierade nationella tekniska krav i enlighet med artikel 12 i de enhetliga rättsreglerna APTU,</p> |
| <p>p) "fichier de relevé de maintenance" désigne la documentation re-</p> | <p>p) "Maintenance Record File" means the documentation relating to</p> | <p>p) journal över underhållshistorik: den dokumentation</p> |

	lative à un véhicule ou à d'autres matériels ferroviaires admis, qui contient le relevé de ses états de service ainsi que les inspections et opérations de maintenance effectuées sur ce véhicule;	an admitted vehicle or other railway material, which contains the record of its operating history and the inspections and maintenance operations that have been carried out on it;	som hör till ett godkänt fordon eller annan järnvägsmateriel, som innehåller en förteckning av dess driftshistoria och de inspektioner och underhållsarbeten som utförts på det,
q)	"réseau" désigne les lignes, les gares, les terminaux et tout type d'équipement fixe, nécessaire pour assurer une exploitation sûre et continue du système ferroviaire;	q) "network" means the lines, stations, terminals, and all kinds of fixed equipment needed to ensure safe and continuous operation of the rail system;	q) nätverk: de linjer, stationer, terminaler och all slags fasta installationer som krävs för att garantera en säker och kontinuerlig drift av järnvägssystemet,
r)	"points ouverts" désignent les aspects techniques relatifs à des exigences essentielles qui n'ont pas été explicitement traités dans une PTU;	r) "open points" means technical aspects relating to essential requirements which have not explicitly been covered in a UTP;	r) öppna punkter: tekniska aspekter som hänför sig till väsentliga krav som inte uttryckligen omfattas av en UTP,
s)	"autre matériel ferroviaire" désigne tout matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international qui n'est pas un véhicule ferroviaire;	s) "other railway material" means any movable railway material intended to be used in international traffic not being a railway vehicle;	s) annan järnvägsmateriel: varje slag av järnvägsmateriel som är avsedd att nyttjas i internationell trafik och som inte är ett järnvägsfordon,
t)	"entreprise de transport ferroviaire" désigne toute entreprise à statut privé ou public	t) "rail transport undertaking" means a private or public undertaking	t) järnvägsföretag: ett privat eller offentligt företag
-	qui est autorisée à transporter des personnes ou des marchandises par chemin de fer et qui assure la traction ou	- which is authorised to carry persons or goods or	- som har tillstånd att transportera personer eller gods eller
-	qui assure uniquement la traction;	- which only ensures traction;	- som enbart ansvarar för dragkraften,
u)	"infrastructure ferroviaire" (ou juste "infrastructure") désigne l'ensemble des lignes ferroviaires et installations fixes dans la mesure où elles sont nécessaires à la compatibilité avec des véhicules ferroviaires et d'autres matériels ferroviaires admis conformément aux	u) "railway infrastructure" (or just "infrastructure") means all the railway lines and fixed installations so far as these are necessary for the compatibility with and safe circulation of railway vehicles and other railway material admitted according to these Uniform Rules;	u) järnvägsinfrastruktur (eller enbart infrastruktur): alla järnvägslinjer och fasta installationer så länge dessa är nödvändiga för kompatibilitet och en säker omsättning av järnvägsfordon och annan järnvägsmateriel som godkänts enligt dessa enhetliga rättsregler,

présentes Règles uniformes et à la circulation en toute sécurité de ces véhicules et d'autres matériels ferroviaires;		
v)	“matériel ferroviaire” désigne les véhicules ferroviaires, les autres matériels ferroviaires et les infrastructures ferroviaires;	v) “railway material” means railway vehicles, other railway material and railway infrastructures;
w)	“véhicule ferroviaire” désigne tout véhicule apte à circuler sur ses propres roues sur des voies ferrées avec ou sans traction;	w) “railway vehicle” means a vehicle suitable to circulate on its own wheels on railway lines with or without traction;
x)	“organisation régionale” désigne une organisation telle que définie à l'article 38 de la Convention, qui possède la compétence exclusive que lui ont cédée les Etats parties	x) “regional organisation” means an organisation as defined in Article 38 of the Convention within the exclusive competence that Contracting States have ceded to it;
y)	“renouvellement” désigne tout travail de substitution majeur effectué sur un sous-système ou une partie de ce sous-système ne modifiant pas ses performances générales;	y) “renewal” means any major substitution work on a subsystem or part subsystem which does not change the overall performance of the subsystem;
ya)	“RID” désigne l'Appendice C à la Convention;	ya) “RID” means Appendix C to the Convention;
z)	“accident grave” désigne toute collision de trains ou tout déraillement de train faisant au moins un mort ou au moins cinq personnes grièvement blessées ou d'importants dommages au matériel roulant, à l'infrastructure ou à l'environnement, et tout autre accident similaire ayant des conséquences évidentes sur la réglementation ou la gestion de la sécurité ferroviaire; « importants dommages » désignent	z) “serious accident” means any train collision or derailment of trains, resulting in the death of at least one person or serious injuries to five or more persons or extensive damage to rolling stock, the railway infrastructure or the environment, and any other similar accident with an obvious impact on railway safety regulation or the management of safety; “extensive damage” means damage that can immedi-
		v) järnvägsmateriel: järnvägsfordon, annan järnvägsmateriel och järnvägsinfrastruktur,
		w) järnvägsfordon: ett fordon som rullar på egna hjul på räls med eller utan egen dragkraft,
		x) regional organisation: en organisation, såsom den definieras i artikel 38 i fördraget, som har den exklusiva kompetens som deltagande stater överlåtit till den,
		y) modernisering: sådant större arbete för att byta ett delsystem eller en del av ett delsystem som inte ändrar delsystemets totala prestanda,
		ya) RID: bihang C till fördraget,
		z) allvarlig olycka: varje tågkollision eller urspårning som resulterar i att minst en person dödas eller att minst fem personer skadas allvarligt eller i omfattande skador på rullande materiel, infrastruktur eller miljön, och varje annan liknande olycka med uppenbara konsekvenser för regleringen av järnvägssäkerheten eller säkerhetshanteringen; med omfattande skador avses skador vars kostnad utredningsorganet omedelbart kan upp-

- | | | | |
|-----|---|---|--|
| | des dommages qui peuvent être immédiatement estimés par l'organisme d'enquête à un total d'au moins 1,8 million de DTS; | ately be assessed by the investigating body to cost at least 1.8 million SDR in total; | skatta till sammanlagt minst 1,8 miljoner SDR, |
| aa) | "cas spécifique" désigne toute partie du système ferroviaire des Etats parties qui nécessite des dispositions particulières dans les PTU, temporaires ou définitives, en raison de contraintes géographiques, topographiques, d'environnement urbain ou de cohérence par rapport au système existant. Cela peut comprendre notamment les lignes et réseaux ferroviaires isolés du reste du réseau, le gabarit, l'écartement ou l'entraxe des voies, ainsi que les véhicules et d'autres matériels ferroviaires exclusivement destinés à un usage local, régional ou historique, et les véhicules et d'autres matériels ferroviaires en provenance ou à destination de pays tiers; | aa) "specific case" means any part of the rail system of the Contracting States which needs special provisions in the UTP, either temporary or definitive, because of geographical, topographical or urban environment constraints or those affecting compatibility with the existing system. This may include in particular railway lines and networks isolated from the rest of the network, the loading gauge, the track gauge or space between the tracks as well as vehicles and other railway material strictly intended for local, regional or historical use, and vehicles and other railway material originating from or destined for third countries; | aa) specialfall: del av fördragsslutande staters järnvägssystem som nödvändiggör särskilda tillfälliga eller definitiva föreskrifter i UTP:erna, av skäl som hänför sig till begränsningar beroende på geografi, topografi eller stadsmiljö eller till en strävan att uppnå kompatibilitet med det befintliga systemet. Detta kan i synnerhet gälla järnvägslinjer och järnvägsnät som är isolerade från resten av nätverket, lastprofiler, spårvidd eller spåravstånd, liksom fordon och annan järnvägsmateriel som endast är avsedd för lokal, regional eller historisk användning samt fordon och annan järnvägsmateriel på väg till eller från tredjeländer, |
| bb) | "sous-système" désigne le résultat de la division du système ferroviaire indiqué dans les PTU; ces sous-systèmes, pour lesquels des exigences essentielles doivent être définies, sont de nature structurelle ou fonctionnelle; | bb) "subsystems" means the result of the division of the rail system, as shown in the UTP; these subsystems, for which essential requirements must be laid down, may be structural or functional; | bb) delsystem: resultatet av uppdelningen av järnvägssystemet, såsom det framgår i UTP:erna; dessa delsystem, som måste omfattas av väsentliga krav, kan vara strukturella eller funktionella, |
| cc) | "admission technique" désigne la procédure conduite par l'autorité compétente pour admettre un véhicule ferroviaire à circuler et d'autres matériels ferroviaires à être utilisés en trafic international ou pour admettre le | cc) "technical admission" means the procedure carried out by the competent authority to authorise a railway vehicle or other railway material to operate in international traffic or to authorise the type of construction; | cc) tekniskt godkännande: det förfarande som den behöriga myndigheten tillämpar för att godkänna järnvägsfordon och annan järnvägsmateriel för nyttjande i internationell trafik eller för att godkänna konstruktionstypen, |

- type de construction;
- dd) "certificat technique" désigne la preuve officielle du succès d'une admission technique sous la forme d'un certificat de type de conception ou d'un certificat d'exploitation valides;
- ee) "fichier technique" désigne la documentation relative au véhicule ou à un autre matériel ferroviaire, contenant toutes ses caractéristiques techniques (caractéristiques du type), y compris un manuel d'utilisation et les caractéristiques nécessaires à l'identification de l'objet/des objets concerné(s);
- eea) "STT" désignent les spécifications techniques d'interopérabilité adoptées en vertu des directives 96/48/CE, 2001/16/CE et 2008/57/CE, qui couvrent chaque sous-système ou chaque partie de sous-système afin de répondre aux exigences essentielles et de garantir l'interopérabilité du système ferroviaire;
- ff) "type de construction" désigne les caractéristiques de conception de base du véhicule ferroviaire ou d'autres matériels ferroviaires telles que couvertes par un certificat d'examen unique décrit dans le module d'évaluation SB des PTU;
- gg) "réaménagement" désigne tout travail de modification majeur effectué sur un sous-système ou une partie de ce sous-système, qui améliore ses perfor-
- dd) "technical certificate" means the official evidence of a successful technical admission in the form of a valid Design Type Certificate or a valid Certificate to Operation;
- ee) "Technical File" means the documentation relating to the vehicle or other railway material containing all its (the type's) technical characteristics, including a user manual and the characteristics necessary to identify the object(s) concerned;
- eea) "TSI" means Technical Specification for Interoperability adopted in accordance with Directives 96/48/EC, 2001/16/EC and 2008/57/EC by which each subsystem or part of a subsystem is covered in order to meet the essential requirements and ensure the interoperability of the rail system;
- ff) "type of construction" means the basic design characteristics of the railway vehicle or other railway material as covered by a single type examination certificate described in assessment module SB of the UTP;
- gg) "upgrading" means any major modification work on a subsystem or part subsystem which improves the overall performance of the
- dd) tekniskt intyg: det officiella beviset på ett lyckat tekniskt godkännande i form av ett giltigt konstruktionstyp-intyg eller ett driftsintyg.
- ee) tekniskt underlag: den dokumentation som hänförs till fordonet eller till annan järnvägsmateriel och som innehåller all (typens) tekniska karakteristika, inklusive en användarmanual och de kännetecken som är nödvändiga för att identifiera de berörda föremålen,
- eea) TSD: Teknisk Specifikation för Driftskompatibilitet som antagits i enlighet med direktiven 96/48/EG, 2001/16/EG och 2008/57/EG genom vilka varje delsystem eller del av ett delsystem omfattas för att uppnå de väsentliga kraven och garantera driftskompatibiliteten i järnvägssystemet,
- ff) konstruktionstyp: de grundläggande konstruktionskännetecknen på ett järnvägsfordon eller på annan järnvägsmateriel som omfattas av ett enda undersökningsintyg, beskrivet i bedömningsmodulen SB i UTP:n,
- gg) ombyggnad: sådant större arbete för att ändra ett delsystem eller del av ett delsystem som förbättrar delsystemets totala prestanda.

mances générales.	subsystem.	
<i>Article 3</i> <i>Admission au trafic international</i>	<i>Article 3</i> <i>Admission to international traffic</i>	<i>Artikel 3</i> <i>Godkännande för internationell trafik</i>
§ 1 Pour circuler en trafic international, chaque véhicule ferroviaire doit être admis conformément aux présentes Règles uniformes.	§ 1 Each railway vehicle must, for circulation in international traffic, be admitted in accordance with these Uniform Rules.	§ 1 Varje järnvägsfordon måste för att få nyttjas i internationell trafik vara godkänt i enlighet med dessa enhetliga rättsregler.
§ 2 L'admission technique a pour but de vérifier que les véhicules ferroviaires répondent aux:	§ 2 The technical admission shall have the aim of ascertaining whether the railway vehicles satisfy	§ 2 Det tekniska godkännandet ska ha till ändamål att kontrollera att järnvägsfordonen uppfyller
a) prescriptions de construction contenues dans les PTU,	a) the construction prescriptions contained in the UTP,	a) konstruktionsföreskrifterna i UTP:n,
b) prescriptions de construction et d'équipement contenues dans le RID,	b) the construction and equipment prescriptions contained in RID,	b) konstruktions- och utrustningsföreskrifterna i RID,
c) conditions particulières d'admission selon l'article 7a.	c) the special conditions of an admission under Article 7a.	c) de särskilda villkoren för godkännande enligt artikel 7a.
§ 3 Les §§ 1 et 2 ainsi que les articles suivants s'appliquent par analogie à l'admission technique d'autres matériels ferroviaires et aux éléments de construction soit de véhicules soit d'autres matériels ferroviaires.	§ 3 §§ 1 and 2 as well as the following articles shall apply mutatis mutandis to the technical admission of other railway material and of elements of construction either of vehicles or of other railway material.	§ 3 Vad som sägs i §§ 1 och 2 samt följande artiklar ska också tillämpas på tekniskt godkännande av annan järnvägsmateriel och på komponenter till fordon eller annan järnvägsmateriel.
<i>Article 3a</i> <i>Interaction avec d'autres accords internationaux</i>	<i>Article 3a</i> <i>Interaction with other international agreements</i>	<i>Artikel 3a</i> <i>Interaktion med andra internationella instrument</i>
§ 1 Les véhicules ferroviaires et d'autres matériels ferroviaires mis en service conformément à la législation de la Communauté européenne (CE) applicable et à la législation nationale correspondante, sont considérés comme admis à l'exploitation par tous les Etats parties conformément aux présentes Règles uniformes	§ 1 Railway vehicles and other railway material which have been placed in service according to applicable European Community (EC) and corresponding national legislation shall be deemed as admitted to operation by all Contracting States according to these Uniform Rules	§ 1 Järnvägsfordon och annan järnvägsmateriel som har satts i användning av tillämplig lagstiftning från den Europeiska gemenskapen (EG) och motsvarande nationell lagstiftning ska anses godkända för användning av alla deltagande stater i enlighet med dessa enhetliga rättsregler
a) en cas d'équivalence pleine et entière entre les dispositions des STI applicables et les PTU correspondantes, et	a) in the case of full equivalence between the provisions in the applicable TSIs and the corresponding UTP and	a) vid full överensstämmelse mellan bestämmelserna i den tillämpliga TSD:n och den motsvarande UTP:n och

- | | | |
|--|---|---|
| b) à condition que la panoplie des STI applicables, en vertu desquelles le véhicule ferroviaire ou d'autres matériels ferroviaires ont été autorisés, couvrent l'ensemble des aspects des sous-systèmes concernés qui font partie du véhicule et | b) provided the set of applicable TSIs, against which the railway vehicle or other railway material was authorised, cover all aspects of the relevant subsystems that are part of the vehicle and | b) under förutsättning att de tillämpliga TSD:erna, i enlighet med vilken eller vilka järnvägsfordonet eller den andra järnvägsmaterielen godkändes, omfattar alla aspekter av det aktuella delsystemet som är en del av fordonet och |
| c) à condition que ces STI ne contiennent aucun point ouvert relatif à la compatibilité technique avec l'infrastructure et | c) provided these TSIs do not contain open points related to the technical compatibility with infrastructure and | c) under förutsättning att dessa TSD:er inte innehåller öppna punkter som hänför sig till den tekniska kompatibiliteten med infrastrukturen och |
| d) à condition que le véhicule ou d'autres matériels ferroviaires ne fassent pas l'objet d'une dérogation. | d) provided the vehicle or other railway material is not subject to a derogation. | d) under förutsättning att fordonet eller den andra järnvägsmaterielen inte är föremål för ett undantag. |

Si ces conditions ne sont pas remplies, le véhicule ou l'autre matériel ferroviaire est régi par l'article 6, § 4.

If these conditions are not fulfilled, the vehicle or other railway material shall be subject to Article 6 § 4.

Om dessa villkor inte är uppfyllda ska artikel 6 § 4 tillämpas på fordonet eller den andra järnvägsmaterielen.

§ 2 Les véhicules ferroviaires et d'autres matériels ferroviaires ayant été admis à l'exploitation conformément aux présentes Règles unificables, sont considérés comme mis en service dans les Etats membres de la Communauté européenne et dans les Etats appliquant la législation communautaire par suite d'accords internationaux conclus avec la Communauté européenne

§ 2 Railway vehicles and other railway material which have been admitted to operation according to these Uniform Rules shall be deemed as placed in service in the Member States of the European Community and in the States which apply Community legislation as a result of international agreements with the European Community in the case of

§ 2 Järnvägsfordon och annan järnvägsmateriel som har godkänts enligt dessa enhetliga rättsregler ska anses som godkända för bruktagande i Europeiska gemenskapens medlemsstater samt de stater som tillämpar gemenskapsrätt som en följd av ett internationellt avtal med Europeiska gemenskapen

- | | | |
|---|---|--|
| a) en cas d'équivalence pleine et entière entre les dispositions des PTU applicables et les STI correspondantes et | a) full equivalence between the provisions in the applicable UTP and corresponding TSIs and | a) vid full överensstämmelse mellan bestämmelserna i den tillämpliga UTP:n och den motsvarande TSD:n och |
| b) à condition que la panoplie des PTU applicables, en vertu desquelles le véhicule ferroviaire ou d'autres matériels ferroviaires ont été autorisés, couvrent l'ensemble des | b) provided the set of applicable UTP against which the railway vehicle or other railway material was authorised covers all aspects of the relevant subsystems that | b) under förutsättning att de tillämpliga UTP:erna i enlighet med vilken eller vilka järnvägsfordonet eller den andra järnvägsmaterielen godkändes, omfattar alla aspekter |

aspects des sous-systèmes concernés qui font partie du véhicule et	are part of the vehicle and	av det aktuella delsystemet som är en del av fordonet och
c) à condition que ces PTU ne contiennent aucun point ouvert relatif à la compatibilité technique avec l'infrastructure, et	c) provided these UTP do not contain open points related to the technical compatibility with infrastructure and	c) under förutsättning att dessa UTP:er inte innehåller öppna punkter som hänför sig till den tekniska kompatibiliteten med infrastrukturen och
d) à condition que le véhicule ou d'autres matériels ferroviaires ne fassent pas l'objet d'une dérogation.	d) provided the vehicle or other railway material is not subject to a derogation.	d) under förutsättning att fordonet eller den andra järnvägsmaterielen inte är föremål för ett undantag.
Si ces conditions ne sont pas remplies, le véhicule ou le matériel ferroviaire sera soumis à autorisation conformément au droit applicable dans les Etats membres de la Communauté européenne et dans les Etats appliquant la législation communautaire par suite d'accords internationaux conclus avec la Communauté européenne.	If these conditions are not fulfilled, the vehicle or other railway material shall be subject to authorisation according to the law applicable in the Member States of the European Community and in the States which apply Community legislation as a result of international agreements with the European Community.	Om dessa villkor inte är uppfyllda ska fordonet eller den andra järnvägsmaterielen godkännas i enlighet med gällande lag i Europeiska gemenskapens medlemsstater samt de stater som tillämpar gemenskapsrätt som en följd av ett internationellt avtal med Europeiska gemenskapen.
§ 3 L'admission à l'exploitation, la circulation et la maintenance des véhicules ferroviaires et d'autres matériels ferroviaires utilisés dans les Etats membre de la Communauté européenne, sont régies par les législations communautaire et nationale applicables. Cette disposition est également applicable aux Etats parties appliquant la législation de la Communauté européenne pertinente par suite d'accords internationaux conclus avec celle-ci.	§ 3 The admission to operation, the operation and the maintenance of railway vehicles and other railway material being used only in Member States of the European Community are regulated by the applicable Community and national legislation. This provision is also applicable to Contracting States which apply relevant European Community legislation as a result of international agreements with the European Community.	§ 3 Godkännandet för drift, driften och underhållet av järnvägsfordon och annan järnvägsmateriel som används enbart i Europeiska gemenskapen regleras av tillämplig gemenskapsrätt och nationell rätt. Denna bestämmelse tillämpas också på deltagande stater som tillämpar gemenskapsrätt som en följd av ett internationellt avtal med Europeiska gemenskapen.
§ 4 Les §§ 1 à 2 s'appliquent par analogie aux admissions/autorisations des types de véhicules.	§ 4 §§ 1 to 2 apply mutatis mutandis to admissions/authorisations of vehicle types.	§ 4 1–2 §§ tillämpas också på godkännande/auktorisering av fordonstyper.
§ 5 Une entité chargée de la maintenance (ECM) d'un wagon de marchandises, certifiée conformément à l'article 15, § 2, est réputée	§ 5 An entity in charge of maintenance (ECM) for a freight wagon, certified according to Article 15 § 2, shall be deemed as certified	§ 5 En underhållsansvarig enhet (ECM) för en gods-vagn som certifierats i enlighet med artikel 15 § 2 ska anses som certifierad i

certifiée conformément à la législation de la Communauté européenne applicable et à la législation nationale correspondante et inversement, en cas d'équivalence pleine et entière entre le système de certification adopté en vertu de l'article 14a (5) de la directive 2004/49/CE concernant la sécurité des chemins de fer communautaires et les règles adoptées par la Commission d'experts techniques conformément à l'article 15, § 2.

according to applicable European Community and corresponding national legislation and vice versa in the case of full equivalence between the certification system adopted under Article 14a (5) of the EC Railway Safety Directive 2004/49/EC and rules adopted by the Committee of Technical Experts according to Article 15 § 2.

enlighet med tillämplig gemenskapsrätt och nationell rätt och vice versa vid full överensstämmelse mellan certifieringssystemen som antagits genom artikel 14a(5) i Europeiska Jämvägssäkerhetsdirektivet 2004/49/EG och de regler som antagits av tekniska expertutskottet enligt artikel 15 § 2.

Article 4
Procédure

§ 1 L'admission technique d'un véhicule s'effectue:

- a) soit, en une seule étape, en octroyant l'admission à l'exploitation à un véhicule individuel donné,
- b) soit, en deux étapes successives, en octroyant
 1. l'admission de type de construction à un type de construction donné,
 2. puis l'admission à l'exploitation aux véhicules individuels répondant à ce type de construction par une procédure simplifiée de confirmation de l'appartenance à ce type.

§ 2 Les évaluations de la conformité d'un véhicule ou d'un élément de construction aux dispositions des PTU, sur lesquelles l'admission est fondée, peuvent être scindées en modules d'évaluation, chacun attesté par une déclaration. Les modules d'évaluation et le modèle de la déclaration sont définis par la Commission d'experts

Article 4
Procedure

§ 1 Technical admission of a vehicle shall be carried out

- a) either in a single stage by the granting of admission to operation to a given individual vehicle,
- b) or, in two successive stages, by the granting
 1. of admission of a type of construction to a given type of construction,
 2. subsequently an admission to operation to individual vehicles corresponding to this type of construction by a simplified procedure verifying that they are of this type.

§ 2 The assessments of the conformity of a vehicle or an element of construction with the provisions of the UTP on which the admission is based may be divided into assessment elements each evidenced by a declaration. The assessment elements and the format of the declaration shall be defined by the Committee of Technical Experts.

Artikel 4
Förfarande

§ 1 Tekniskt godkännande av ett fordon ska ske

- a) antingen i ett enda steg, genom att bevilja ett visst enskilt fordon godkännande för drift,
- b) eller i två successiva steg, genom att
 1. bevilja en viss konstruktionstyp godkännande av konstruktionstyp,
 2. och därefter bevilja enskilda fordon som motsvarar denna konstruktionstyp godkännande för drift genom ett förenklat förfarande som bekräftar att de tillhör denna typ.

§ 2 Bedömningarna av ett fordon eller en beståndsdel överensstämmelse med bestämmelserna i den UTP på vilken godkännandet grundar sig kan delas upp i bedömningsmoment som vart och ett atteras av en förklaring. Bedömningsmomenten och förklaringsutformning ska bestämmas av tekniska expertutskottet.

techniques.

§ 3 Les procédures d'admission technique de l'infrastructure ferroviaire sont régies par les dispositions en vigueur dans l'Etat partie en question.

Article 5
Autorité compétente

§ 1 L'admission technique relève de l'autorité nationale ou internationale compétente en la matière conformément aux lois et prescriptions en vigueur dans chaque Etat partie.

§ 2 Les autorités prévues au § 1 peuvent transférer ou transfèrent, conformément aux dispositions en vigueur dans leur Etat, en tout ou partie à des organismes reconnus aptes ayant leur siège dans leur Etat, la compétence d'effectuer des évaluations, y compris d'établir les déclarations correspondantes.

Le transfert de compétence à

- a) une entreprise de transport ferroviaire,
- b) un gestionnaire d'infrastructure,
- c) un détenteur,
- d) une entité chargée de la maintenance (ECM),
- e) un concepteur ou constructeur de matériel ferroviaire participant directement ou indirectement à la construction de matériels ferroviaires,

y compris les filiales des précédentes entités, est prohibé.

§ 3 Pour être reconnus aptes, les organismes mentionnés au § 2 doivent remplir les conditions sui-

§ 3 The procedures for the technical admission of railway infrastructure are subject to the provisions in force in the Contracting State in question.

Article 5
Competent authority

§ 1 The technical admission shall be the task of the national or international authority competent in the matter in accordance with the laws and prescriptions in force in each Contracting State.

§ 2 The authorities referred to in § 1 may or, according to the provisions in force in their State, shall transfer to bodies with residence in their State recognised as suitable, competence to carry out assessments as a whole or partly, including the issuing of the corresponding declarations.

The transfer of competence to

- a) a rail transport undertaking,
- b) an infrastructure manager,
- c) a keeper,
- d) an entity in charge of maintenance (ECM),
- e) a designer or manufacturer of railway material participating directly or indirectly in the manufacture of railway material,

including subsidiaries of the foregoing entities shall be prohibited.

§ 3 In order to be recognised as suitable the bodies mentioned in § 2 must fulfil the following conditions:

§ 3 Gällande bestämmelser i den aktuella deltagande staten ska tillämpas på förfarandet för tekniskt godkännande av järnvägsinfrastruktur.

Artikel 5
Behörig myndighet

§ 1 Det tekniska godkännandet ska åligga den nationella eller internationella myndighet som är behörig på området enligt gällande lagar och bestämmelser i varje deltagande stat.

§ 2 De myndigheter som avses i § 1 får eller, beroende på tillämpliga bestämmelser i staten, ska överlåta befogenheten att helt eller delvis genomföra förfarandet för bedömning av överensstämmelse, inklusive utfärdandet av motsvarande förklaringar, på erkända organ som anses lämpliga.

Överlåtelse av befogenhet till

- a) ett järnvägsföretag,
- b) en infrastrukturförvaltare,
- c) en innehavare,
- d) en underhållsansvarig enhet (ECM),
- e) en konstruktör eller tillverkare av järnvägsmateriel som direkt eller indirekt deltar i tillverkning av järnvägsmateriel,

Inklusive dotterbolag till nämnda enheter ska vara förbjudet.

§ 3 För att ett organ som anges i § 2 ska erkännas måste följande villkor vara uppfyllda:

vantes:

- a) l'organisme doit être indépendant dans son organisation, sa structure juridique, et sa prise de décision de toute entreprise ferroviaire, gestionnaire d'infrastructure, demandeur ou entité de passation de marchés; son directeur et le personnel responsable de la réalisation des évaluations ou de l'établissement des certificats et déclarations ne doivent pas se retrouver impliqués, que ce soit directement ou en tant que représentants habilités, dans la conception, la fabrication, la construction ou la maintenance des constituants, des véhicules ou des matériels ferroviaires ou dans l'utilisation de ces derniers. Ceci n'exclut pas pour autant la possibilité d'un échange d'informations techniques entre le fabricant ou constructeur et ledit organisme.
- b) L'organisme et le personnel responsable des évaluations effectuent les évaluations avec la plus grande intégrité professionnelle et la plus grande compétence technique possible et ne doivent faire l'objet ni de pressions, ni d'incitations, en particulier de nature financière, qui pourraient affecter leur jugement ou les résultats de leur inspection, en particulier de la part de personnes ou de groupes de personnes affectés par les résultats des évaluations.
- a) The body must be independent in its organisation, legal structure and decision making from any railway undertaking, infrastructure manager, applicant and procurement entity; its Director and the staff responsible for carrying out the assessments or issuing certificates and declarations may not become involved, either directly or as authorised representatives, in the design, manufacture, construction or maintenance of the constituents, vehicles or railway material or in the use thereof. This does not exclude the possibility of an exchange of technical information between the manufacturer or constructor and that body.
- b) The body and the staff responsible for the assessments shall carry out the assessments with the greatest possible professional integrity and the greatest possible technical competence and shall be free of any pressure and incentive, in particular of a financial nature, which could affect their judgement or the results of their inspection, in particular from persons or groups of persons affected by the results of the assessments.
- a) Organet måste vara oberoende från varje järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare, sökande och upphandlingsenhet i sin organisation, legala struktur och beslutsordning; dess direktör och personal ansvarig för att utföra bedömningar eller utfärda intyg, får inte bli direkt eller såsom auktoriserade representanter involverade i design, tillverkning, konstruktion eller underhåll av komponenter, fordon eller järnvägsmateriel eller i användningen av dessa. Detta utesluter inte möjligheten till ett utbyte av teknisk information mellan tillverkare eller konstruktör och det organet.
- b) Organet och personalen som är ansvarig för bedömningarna ska utföra bedömningarna med största möjliga yrkesmässiga integritet och största möjliga tekniska kompetens och ska vara fri från varje påtryckning eller incitament, i synnerhet av finansiellt slag, som skulle kunna påverka deras omdöme eller resultatet av deras undersökning, särskilt från sådana personer eller grupper av personer som påverkas av bedömningsresultatet.

- | | | |
|--|--|--|
| c) En particulier, l'organisme et le personnel responsable des évaluations sont indépendants, sur le plan fonctionnel, des organismes chargés des enquêtes en cas d'accidents. | c) In particular, the body and the staff responsible for the assessments shall be functionally independent of the bodies in charge of investigations in the event of accidents. | c) Organet och personalen som är ansvarig för bedömningarna ska i synnerhet vara funktionellt oberoende av de organ som ansvarar för utredningarna vid olyckor. |
| d) L'organisme emploie le personnel et possède les moyens nécessaires pour pouvoir exécuter de manière appropriée les tâches technico-administratives liées aux évaluations; il doit avoir également accès à l'équipement requis pour des évaluations exceptionnelles. | d) The body shall employ staff and possess the means required to perform adequately the technical and administrative tasks linked to the assessments; it shall also have access to the equipment needed for exceptional assessments. | d) Organet ska anställa den personal och ha de medel som krävs för att på ett adekvat sätt utföra de tekniska och administrativa uppgifter som är förenade med bedömningarna; det ska också ha tillgång till den utrustning som krävs för särskilda bedömningar. |
| e) Le personnel responsable des évaluations possède <ul style="list-style-type: none">- une formation technique et professionnelle appropriée,- une connaissance satisfaisante des exigences relatives aux évaluations qu'il effectue et une pratique suffisante de ces évaluations et- l'aptitude à établir les certificats, comptes rendus et rapports constituant le compte-rendu formel des évaluations conduites. | e) The staff responsible for the assessments shall possess <ul style="list-style-type: none">- proper technical and vocational training,- satisfactory knowledge of the requirements relating to the assessments that they carry out and sufficient practice in those assessments and- the ability to draw up the certificates, records and reports which constitute the formal record of the assessments conducted. | e) Personalen ansvarig för bedömningarna ska ha <ul style="list-style-type: none">- lämplig teknisk och yrkesmässig utbildning,- tillfredsställande kunskap om de krav som hänför sig till bedömningarna som de utför och tillräcklig praktisk övning i hur man utför dessa bedömningar och- förmåga att utarbeta de intyg, förteckningar och rapporter som utgör det formella dokumentet för den utförda bedömningen. |
| f) L'indépendance du personnel responsable des évaluations est garantie. Aucun agent ne peut être rémunéré sur la base du nombre d'évaluations effectuées ou des résultats de ces évaluations. | f) The independence of the staff responsible for the assessments shall be guaranteed. No official must be remunerated on the basis of the number of assessments performed or of the results of those assessments. | f) Den personal som är ansvarig för bedömningarna ska garanteras oberoende. Ingen tjänsteman får ersättas på grundval av antalet utförda bedömningar eller för resultatet av dessa bedömningar. |
| g) L'organisme souscrit une assurance de responsabilité civile, à moins que ladite responsabilité ne soit couverte par l'Etat en vertu de la législation | g) The body shall procure civil liability insurance unless that liability is covered by the State under national law or unless the assessments are | g) Organet ska skaffa en ansvarsförsäkring, om inte ansvaret täcks av staten enligt nationell rätt eller bedömningarna utförs direkt av den deltagande staten. |

nationale ou à moins que les évaluations ne soient effectuées directement par l'Etat partie.

h) Le personnel de l'organisme est lié par le secret professionnel concernant tout ce qui vient à sa connaissance dans l'exercice de ses fonctions (à l'exception des autorités administratives compétentes dans l'Etat dans lequel elles exercent ces activités) conformément aux présentes Règles uniformes ou toute exigence légale et/ou réglementations de l'Etat partie, y compris, au besoin, la législation de la Communauté européenne.

carried out directly by that Contracting State.

h) The staff of the body shall be bound by professional secrecy with regard to everything they learn in the performance of their duties (with the exception of the competent administrative authorities in the State where they perform those activities) in pursuance of these Uniform Rules or any legal requirement and/or regulations of the Contracting State, including, where appropriate, the law of the European Community.

h) Organets personal lyder under sekretess vad avser allt den får reda på under utförandet av sina uppgifter (med undantag för de behöriga administrativa myndigheterna i den stat där uppgifterna utförs) i enlighet med dessa enhetliga rättsregler eller varje annat rättsligt krav och/eller bestämmelser i den deltagande staten, vilket inkluderar, när det är tillämpligt, gemenskapsrätten.

§ 4 Les dispositions du § 3 s'appliquent par analogie aux autorités effectuant l'admission technique.

§ 5 Un Etat partie veille, par notification ou, au besoin, par les moyens prévus dans le droit communautaire ou dans le droit des Etats appliquant le droit communautaire par suite d'accords internationaux conclus avec la Communauté européenne, à ce que le Secrétaire général soit informé des organismes responsables de la réalisation des évaluations, vérifications et homologations, en indiquant le domaine de responsabilité de chacun d'eux. Le Secrétaire général publie et tient à jour une liste des organismes, de leur numéro d'identification et de leurs domaines de responsabilité.

§ 6 Tout Etat partie garantit la surveillance adéquate des organismes mentionnés au

§ 4 The requirements of § 3 shall apply mutatis mutandis to the authorities carrying out technical admission.

§ 5 A Contracting State shall ensure, by notification or where appropriate by the means provided for in the law of the European Community or in the law of the States which apply Community legislation as a result of international agreements with the European Community, that the Secretary General is informed of the bodies responsible for carrying out the assessments, verifications and approvals, indicating each body's area of responsibility. The Secretary General shall publish a list of bodies, their identification numbers and areas of responsibility, and shall keep the list updated.

§ 6 A Contracting State shall ensure the consistent supervision of the bodies indicated

§ 4 Reglerna i § 3 ska tillämpas också på de myndigheter som utfärdar tekniskt godkännande.

§ 5 En deltagande stat ska se till att generalsekreteraren informeras om de organ som är ansvariga för bedömningarna, kontrollerna och godkännandena, antingen genom notifiering eller, om det är tillämpligt, på det sätt gemenskapsrätten eller lagen i de stater som tillämpar gemenskapsrätt som en följd av ett internationellt avtal med Europeiska gemenskapen föreskriver. Varje organs ansvarsområde ska anges. Generalsekreteraren ska publicera en lista över organen, deras identifikationsnummer och ansvarsområde, samt ska hålla listan uppdaterad.

§ 6 Varje deltagande stat ska se till att utöva tillsyn över organen som anges i §

§ 2 et retire sa compétence à tout organisme ne remplissant plus les critères prévus au § 3, auquel cas il en informe sans délai le Secrétaire général.

§ 7 Un Etat partie qui considère qu'une autorité d'évaluation ou d'homologation d'un autre Etat partie, ou qu'un organisme auquel il a transféré sa compétence, ne remplit pas les critères énoncés au § 3, peut porter l'affaire devant la Commission d'experts techniques qui, dans les quatre mois, informe l'Etat partie en question des changements de toutes natures auxquels il conviendra de procéder pour que l'organisme conserve le statut qui lui a été conféré. En relation avec ce qui précède, la Commission d'experts techniques peut décider d'ordonner à l'Etat partie de suspendre ou de retirer les homologations délivrées sur la base des travaux effectués par l'organisme ou l'autorité en question.

Article 6
Validité des certificats techniques

§ 1 Les certificats techniques délivrés par l'autorité compétente d'un Etat partie conformément aux présentes Règles uniformes sont valides dans tous les autres Etats parties. Toutefois, la circulation et l'utilisation sur le territoire de ces autres Etats sont régies par les conditions spécifiées dans le présent article.

§ 2 Une admission à l'exploitation permet aux entreprises de transport ferroviaire d'exploiter un véhicule uniquement sur les infrastructures compatibles avec ce

in § 2 and shall withdraw the competence from a body which no longer meets the criteria referred to in § 3, in which case it shall immediately inform the Secretary General thereof.

§ 7 Should a Contracting State consider that an assessing or approving authority of another Contracting State, or a body having competence transferred from it, does not meet the criteria of § 3, the matter shall be transferred to the Committee of Technical Experts which, within four months, shall inform the Contracting State in question of any changes that are necessary for the body to retain the status conferred upon it. In relation to this, the Committee of Technical Experts may decide to instruct the Contracting State to suspend or withdraw approvals made on the basis of work done by the body or by the authority in question.

Article 6
Validity of technical certificates

§ 1 Technical certificates issued by the competent authority of a Contracting State in accordance with these Uniform Rules, shall be valid in all the other Contracting States. However the circulation and use on the territories of those other States shall be subject to the conditions specified in this Article.

§ 2 An admission to operation allows the rail transport undertakings to operate a vehicle only on infrastructures compatible with the vehicle according

2 och för det fall ett organ inte uppfyller kraven i § 3 återkalla befogenheten från det organet. I ett sådant fall ska staten omedelbart underrätta generalsekretären om detta.

§ 7 Om en deltagande stat skulle anse att en bedömnings- eller godkännande-myndighet i en annan deltagande stat, eller ett organ som har fått sin befogenhet från det, inte uppfyller kraven i § 3 ska frågan läggas fram i tekniska expertutskottet som, inom fyra månader, ska underätta den aktuella deltagande staten om vilka ändringar på organet som är nödvändiga för att det ska behålla sin status. I samband härmed får tekniska expertutskottet besluta att beordra den deltagande staten att tills vidare upphäva eller återkalla godkännanden som grundar sig på arbete utfört av organet eller myndigheten i fråga.

Artikel 6
Tekniska intygs giltighet

§ 1 Tekniska intyg som utfärdats i enlighet med dessa enhetliga rättsregler av den behöriga myndigheten i en deltagande stat, ska vara giltiga i alla övriga deltagande stater. Spridningen och användningen på dessa staters territorium ska dock vara underordnade de villkor som anges i denna artikel.

§ 2 Ett godkännande för drift tillåter endast järnvägsföretaget att nyttja fordonet på infrastruktur som är kompatibel med fordonet i enlighet med fordonets

véhicule conformément à ses spécifications et aux autres conditions d'admission; il incombe à l'entreprise de transport ferroviaire de s'en assurer.

to its specifications and other conditions of the admission; it is the responsibility of the rail transport undertaking to ensure this.

specifikationer och andra krav i godkännandet; det är järnvägsföretagets ansvar att tillse detta.

§ 3 Sans préjudice de l'article 3a, une admission à l'exploitation délivrée pour un véhicule conforme à l'ensemble des PTU applicables permet à ce véhicule de circuler librement sur le territoire d'autres Etats parties à condition que

- a) toutes les exigences essentielles soient couvertes dans ces PTU et
- b) le véhicule ne soit pas sujet à
 - un cas spécifique ou
 - des points ouverts relatifs à la compatibilité technique avec l'infrastructure ou
 - une dérogation.

Les conditions de libre circulation peuvent être également spécifiées dans les PTU concernées.

§ 3 Without prejudice to Article 3a an admission to operation issued for a vehicle which is in conformity with all applicable UTP shall permit the vehicle free circulation on the territories of other Contracting States provided that

- a) all essential requirements are covered in these UTP and
- b) the vehicle is not subject to
 - a specific case or
 - open points that are related to technical compatibility with the infrastructure or
 - a derogation.

The conditions for the free circulation may also be specified in the relevant UTP.

§ 3 Utan tillämpning av artikel 3a, ska ett godkännande för drift som utfärdats för ett fordon som är i överensstämmelse med den tillämpliga UTP:n innebära att fordonet tillåts att fritt röra sig på andra deltagande staters territorium under förutsättning att

- a) alla väsentliga krav är uppfyllda i dessa UTP:er och
- b) fordonet inte är föremål för
 - ett specialfall eller
 - öppna punkter som hänför sig till den tekniska kompatibiliteten med infrastrukturen eller
 - ett undantag.

Villkor för den fria rörligheten kan också vara specificerade i den relevanta UTP:n.

§ 4 a) Si, dans un Etat partie, une admission à l'exploitation a été délivrée pour un véhicule qui

- est sujet à un cas spécifique, à un point ouvert relatif à la compatibilité technique avec l'infrastructure ou à une dérogation, ou
- n'est pas conforme aux PTU relatives au matériel roulant et à toutes autres dispositions pertinentes, ou
- b) si toutes les exigences essentielles ne sont pas couvertes dans les PTU,

les autorités compétentes des autres Etats peuvent demander au demandeur de leur fournir des informa-

§ 4 a) Where in a Contracting State an admission to operation has been issued for a vehicle which is

- subject to a specific case, an open point which is related to the technical compatibility with the infrastructure or a derogation, or
- not in conformity with the UTP on rolling stock and all other relevant provisions, or
- b) where not all essential requirements are covered in the UTP,

the competent authorities of the other States may ask the applicant for additional technical information such

§ 4 a) Om det i en deltagande stat har utfärdats ett godkännande för drift för ett fordon som är

- föremål för ett specialfall, en öppen punkt som hänför sig till den tekniska kompatibiliteten med infrastrukturen eller ett undantag eller
- inte i överensstämmelse med UTP:n om rullande materiel och alla andra relevanta bestämmelser eller
- b) om inte alla väsentliga krav är täckta av UTP:n,

kan de behöriga myndigheterna i andra stater fråga sökanden om ytterligare teknisk information, såsom

tions techniques additionnelles telles qu'une analyse de risque ou des tests du véhicule avant de lui octroyer une admission à l'exploitation complémentaire.

Pour la partie du véhicule conforme à une PTU ou à une partie d'une PTU, les autorités compétentes doivent accepter les vérifications effectuées par d'autres autorités compétentes conformément aux PTU. Pour l'autre partie du véhicule, les autorités compétentes doivent prendre pleinement en compte le tableau d'équivalence prévu à l'article 13 des Règles uniformes APTU.

Le respect

- a) de dispositions identiques et de dispositions déclarées équivalentes,
 - b) de dispositions qui ne sont pas liées à un cas spécifique et
 - c) de dispositions qui ne sont pas liées à la compatibilité technique avec l'infrastructure,
- ne fait pas l'objet d'une nouvelle évaluation.

§ 5 Les §§ 2 à 4 s'appliquent par analogie à une admission de type de construction.

Article 6a
Reconnaissance de la documentation procédurale

§ 1 Les évaluations, déclarations et autre documentation réalisées conformément aux présentes Règles uniformes sont reconnues comme preuves réfutables par les autorités et organismes compétents, les entreprises de transport ferroviaire, les détenteurs et les gestionnaires

as risk analysis and/or vehicle tests before granting a complementary admission to operation.

For the part of the vehicle which is compliant with a UTP or part of it, the competent authorities have to accept verifications that have been made by other competent authorities according to the UTP. For the other part of the vehicle the competent authorities shall take full account of the equivalence table referred to in Article 13 of the APTU Uniform Rules.

The fulfilment of

- a) identical provisions and provisions declared equivalent,
 - b) provisions not related to a specific case and
 - c) provisions not related to the technical compatibility with infrastructure,
- shall not be assessed again.

§ 5 §§ 2 to 4 shall apply mutatis mutandis to an admission of a type of construction.

Article 6a
Recognition of procedural documentation

§ 1 Assessments, declarations and other documentation made according to these Uniform Rules shall be recognised at face value by the authorities and competent bodies, the rail transport undertakings, the keepers and the infrastructure managers in all the

riskanalys och/eller fordonstest innan de beviljar ett kompletterande godkännande för drift.

För den del av fordonet som är i enlighet med en UTP eller delar av en sådan, måste den behöriga myndigheten acceptera de kontroller som andra behöriga myndigheter gjort i enlighet med UTP:n. För den andra delen av fordonet ska den behöriga myndigheten ta hänsyn till den jämförelsetabell som anges i artikel 13 i de enhetliga rättsreglerna APTU.

Uppfyllelsen av

- a) identiska bestämmelser och bestämmelser som förklarats likvärdiga,
 - b) bestämmelser som inte hänför sig till specialfall och
 - c) bestämmelser som inte hänför sig till den tekniska kompatibiliteten med infrastrukturen
- ska inte bedömas på nytt.

§ 5 2–4 §§ ska tillämpas också på godkännande av typkonstruktion.

Artikel 6a
Erkännande av dokumentation från förfarandet

§ 1 Bedömningar, förklaringar och annan dokumentation som gjorts i enlighet med dessa enhetliga rättsregler ska erkännas såsom ovedersägliga av myndigheter och behöriga organ, järnvägsföretag, innehavare och infrastrukturförvaltare i alla deltagande stater.

d'infrastructure dans tous les Etats parties.

§ 2 Si une exigence ou une disposition a été reconnue équivalente conformément à l'article 13 des Règles uniformes APTU, les évaluations et tests associés qui ont été déjà effectués et documentés, ne sont pas répétés.

*Article 6b
Reconnaissance des tests techniques et fonctionnels*

La Commission d'experts techniques peut adopter des règles destinées à être incluses dans une Annexe aux présentes Règles uniformes et des spécifications destinées à être incluses dans une ou plusieurs PTU concernant les dispositions relatives aux inspections techniques, aux fichiers de relevé de maintenance des véhicules admis et aux tests fonctionnels tels que les essais de freinage de train, et leur reconnaissance mutuelle.

*Article 7
Prescriptions applicables aux véhicules*

§ 1 Pour être admis à la circulation en trafic international, les véhicules ferroviaires doivent répondre:

- a) aux PTU et
- b) si elles sont applicables, aux dispositions contenues dans le RID.

§ 2 En l'absence de PTU applicables au sous-système, l'admission technique est fondée sur les spécifications techniques nationales applicables qui sont en vigueur, conformément à l'article 12 des Règles uniformes APTU,

Contracting States.

§ 2 If a requirement or a provision has been declared as equivalent in accordance with Article 13 of the APTU Uniform Rules related assessments and tests which have already been carried out and documented shall not be repeated.

*Article 6b
Recognition of technical and operational tests*

The Committee of Technical Experts may adopt rules for inclusion in an Annex to these Uniform Rules and requirements for inclusion in one or more UTP concerning the provisions for and the mutual recognition of technical inspections, maintenance record files for the admitted vehicles and operational tests such as train braking tests.

*Article 7
Prescriptions applicable to vehicles*

§ 1 In order to be admitted to circulation in international traffic, railway vehicles must satisfy

- a) the UTP and
- b) where applicable, the provisions contained in RID.

§ 2 In the absence of UTP applicable to the subsystem, the technical admission shall be based on the applicable national technical requirements in force according to Article 12 of the APTU Uniform Rules in the Contracting State in

§ 2 Om ett krav eller en bestämmelse har förklarats likvärdig i enlighet med artikel 13 i de enhetliga rättsreglerna i APTU ska inte de bedömningar och tester som redan gjorts göras om.

*Artikel 6b
Erkännande av tekniska test och driftstest*

Tekniska expertutskottet får anta regler som ska införas i en bilaga till dessa enhetliga rättsregler och krav som ska införas i en eller flera UTP:er som rör bestämmelser om och det ömsesidiga erkännandet av tekniska inspektioner, journaler för underhållshistorik för godkända fordon och driftstest såsom bromsprov.

*Artikel 7
Konstruktionsföreskrifter tillämpliga på fordon*

§ 1 För att godkännas för nyttjande i internationell trafik ska järnvägsfordonen uppfylla

- a) UTP:n och
- b) om det är tillämpligt, bestämmelserna i RID.

§ 2 Om det inte finns några bestämmelser i UTP:erna som är tillämpliga på delsystemet, ska det tekniska godkännandet grundas på tillämpliga nationella tekniska krav som är gällande enligt artikel 12 i de enhetliga rättsreglerna

dans l'Etat dans lequel une demande d'admission technique est faite.

which an application for technical admission is made.

APTU i den deltagande stat där ansökan om tekniskt godkännande görs.

§ 3 Si les PTU ne couvrent pas l'ensemble des exigences essentielles ou dans le cas de cas spécifiques ou de points ouverts, l'admission technique est fondée sur

§ 3 If the UTP do not cover all essential requirements or in the case of specific cases or open points, the technical admission shall be based on

§ 3 Om inte UTP:n täcker alla väsentliga krav eller vid specialfall eller öppna punkter, ska det tekniska godkännandet grundas på

- a) les dispositions contenues dans les PTU,
- b) si elles sont applicables, les dispositions contenues dans le RID et
- c) les spécifications techniques nationales applicables qui sont en vigueur conformément à l'article 12 des Règles uniformes APTU.

- a) the provisions contained in the UTP,
- b) where applicable, the provisions contained in RID and
- d) applicable national technical requirements in force according to Article 12 of the APTU Uniform Rules.

- a) bestämmelserna i UTP:n
- b) när det är tillämpligt, bestämmelserna i RID
- c) tillämpliga nationella tekniska krav som är gällande i enlighet med artikel 12 i de enhetliga rättsreglerna APTU.

*Article 7a
Dérogations*

*Article 7a
Derogations*

*Artikel 7a
Undantag*

La Commission d'experts techniques adopte des directives ou dispositions obligatoires concernant les dérogations aux dispositions de l'article 7 et les méthodes d'évaluation qui peuvent être ou sont utilisées.

The Committee of Technical Experts shall adopt guidelines or mandatory provisions for derogations from the provisions of Article 7 and for the assessment methods that may or shall be used.

Tekniska expertutskottet ska anta riktlinjer eller tvingande regler för undantag från artikel 7 och för de bedömningsmetoder som får eller ska användas.

*Article 8
Prescriptions applicables à l'infrastructure ferroviaire*

*Article 8
Prescriptions applicable to railway infrastructure*

*Artikel 8
Föreskrifter tillämpliga på järnvägsinfrastruktur*

§ 1 Pour garantir qu'un véhicule ferroviaire admis à circuler en trafic international conformément aux présentes Règles uniformes, circulera en toute sécurité sur l'infrastructure ferroviaire et qu'il sera compatible avec elle, l'infrastructure ferroviaire doit répondre

§ 1 To ensure that a railway vehicle admitted to international traffic in accordance with these Uniform Rules will run safely on and be compatible with the railway infrastructure to be used this railway infrastructure must satisfy

§ 1 För att se till att ett järnvägsfordon som godkänts för internationell trafik i enlighet med dessa enhetliga rättsregler kommer att köra säkert och vara kompatibelt med järnvägsinfrastrukturen som ska användas måste denna järnvägsinfrastruktur uppfylla kraven i

- a) aux dispositions contenues dans les PTU et
- b) si elles sont applicables, aux dispositions contenues dans le RID.

- a) the provisions contained in the UTP and
- b) where applicable, the provisions contained in RID.

- a) bestämmelserna i UTP:n och
- b) när det är tillämpligt, bestämmelserna i RID.

§ 2 L'admission de l'infrastructure et la surveillance de sa maintenance demeurent régies par les dispositions en vigueur dans l'Etat partie dans lequel se situe l'infrastructure.

§ 2 Admission of infrastructure and supervision of its maintenance remain subject to the provisions in force in the Contracting State in which the infrastructure is located.

§ 2 På godkännande av infrastruktur och på tillsyn av underhållet av infrastrukturen ska bestämmelserna i den deltagande stat där infrastrukturen finns tillämpas.

§ 3 Les articles 7 et 7a s'appliquent par analogie à l'infrastructure.

§ 3 Article 7 and 7a shall apply mutatis mutandis to infrastructure.

§ 3 Artikel 7 och 7a är tillämpliga också på infrastruktur.

*Article 9
Prescriptions
d'exploitation*

*Article 9
Operation prescriptions*

*Artikel 9
Driftföreskrifter*

§ 1 Les entreprises de transport ferroviaire qui exploitent un véhicule ferroviaire admis à la circulation en trafic international sont tenues de respecter les prescriptions relatives à l'exploitation d'un véhicule en trafic international, figurant dans les PTU.

§ 1 The rail transport undertakings which operate railway vehicles admitted to circulation in international traffic shall be required to comply with the prescriptions relating to the operation of a vehicle in international traffic, specified in the UTP.

§ 1 De järnvägsföretag som nyttjar ett järnvägsfordon som är godkänt för nyttjande i internationell trafik ska vara skyldiga att följa de föreskrifter för drift av ett fordon i internationell trafik som återfinns i UTP:n.

§ 2 Les entreprises ou les administrations, qui gèrent dans les Etats parties une infrastructure, y inclus les systèmes de sécurité des circulations et de régulation, destinée et apte à être exploitée en trafic international, sont tenues de respecter les prescriptions techniques figurant dans les PTU et d'y satisfaire en permanence lors de la construction ou de la gestion de cette infrastructure.

§ 2 The undertakings and administrations which manage infrastructure in the Contracting States, including operational safety and control systems, intended and suitable for operation in international traffic, shall be required to comply with the technical prescriptions specified in the UTP and satisfy them permanently in respect of the construction and the management of that infrastructure.

§ 2 De företag eller myndigheter som förvaltar infrastruktur i de deltagande staterna, inbegripet säkerhets- och trafikledningssystemen, som är avsedd och lämpad att nyttjas i internationell trafik, ska vara skyldiga att följa de tekniska föreskrifterna i UTP:n och alltid uppfylla dem vid uppbyggnad eller förvaltning av denna infrastruktur.

*Article 10
Demande et octroi de
certificats techniques,
déclarations et conditions
afférentes*

*Article 10
Application and granting of
technical certificates and
declarations and related
conditions*

*Artikel 10
Ansökan och beviljande av
tekniska intyg och
förklaringar och därtill
hänförliga villkor*

§ 1 L'octroi d'un certificat technique est attaché au type de construction d'un véhicule ferroviaire ou au véhicule ferroviaire proprement dit.

§ 1 The grant of a technical certificate shall be related to the type of construction of a railway vehicle or to the railway vehicle itself.

§ 1 Beviljandet av ett tekniskt intyg ska vara kopplat till ett järnvägsfordons konstruktionstyp eller till järnvägsfordonet självt.

§ 2 Une demande de certificat technique peut

§ 2 An application for a technical certificate may be

§ 2 Ansökan om tekniskt intyg kan inges av

être faite par:	made by:	
a) le constructeur,	a) the manufacturer,	a) tillverkaren,
b) une entreprise de transport ferroviaire,	b) a rail transport undertaking,	b) ett järnvägsföretag,
c) le détenteur du véhicule,	c) the keeper of the vehicle,	c) järnvägsfordonets innehavare,
d) le propriétaire du véhicule.	d) the owner of the vehicle.	d) fordonets ägare,
e) le gestionnaire de l'infrastructure.	e) the infrastructure manager.	e) infrastrukturförvaltaren.

§ 3 La demande de certificat technique, y compris les déclarations appropriées, peut être faite auprès de toute autorité compétente ou de tout organisme de l'un des Etats parties, dans le cadre des compétences prévues à l'article 5.

§ 3 The application for a technical certificate, including appropriate declarations, may be made to any competent authority or body within its competence referred to in Article 5, of one of the Contracting States.

§ 3 Ansökan om tekniskt intyg, inklusive lämpliga förklaringar, kan inges till en myndighet eller ett behörigt organ i någon av de deltagande staterna, som är behörig enligt artikel 5.

§ 4 Si l'article 6, § 4 s'applique au véhicule, le demandeur indique les Etats parties (ou, le cas échéant, les lignes) pour lesquels les certificats techniques sont requis de manière à garantir la libre circulation; dans ce cas, les autorités et les organismes d'évaluation compétents doivent coopérer de façon à faciliter le processus pour le demandeur.

§ 4 If Article 6 § 4 applies to the vehicle, the applicant shall indicate the Contracting States (if applicable the lines) for which the technical certificates are required to permit free circulation; in this case the competent authorities and assessing bodies involved should cooperate in order to make the process easier for the applicant.

§ 4 Om artikel 6 § 4 är tillämplig på fordonet, ska sökanden ange de deltagande stater (eller, om det är tillämpligt, linjer) i vilka de tekniska intygen krävs för att tillåta fri rörlighet; i detta fall ska de behöriga myndigheterna och organen som involverats samarbeta för att underlätta förfarandet för sökanden.

§ 5 L'ensemble des frais occasionnés par le processus d'admission est supporté par le demandeur, sauf disposition contraire des lois et prescriptions en vigueur dans l'Etat dans lequel l'admission est octroyée. L'exécution d'admissions techniques aux fins de profit est prohibée.

§ 5 All costs arising from the admission process shall be covered by the applicant, unless provided otherwise according to the laws and prescriptions in force in the State where the approval is granted. Carrying out technical admissions for profit shall not be permitted.

§ 5 Sökanden ska svara för alla kostnader för godkännandeförfarandet, om inte gällande lagar och föreskrifter i den stat där godkännandet beviljas föreskriver något annat. Det är inte tillåtet att göra vinst på att utföra tekniska godkännanden.

§ 5a L'ensemble des décisions, évaluations, tests, etc. sont exécutés de non-discriminatoire.

§ 5a All decisions, assessments, tests etc. shall be carried out in a non-discriminatory way.

§ 5a Alla beslut, bedömningar, tester etc. ska utföras på ett icke-diskriminerande sätt.

§ 6 Le demandeur élabore et joint à sa demande un fichier technique et un fichier de maintenance contenant les informations

§ 6 The applicant shall elaborate and attach to his application a Technical File and a Maintenance File containing the information

§ 6 Sökanden ska ta fram och bifoga det tekniska underlaget och en underhållsjournal som innehåller den information som krävs

requis dans les PTU. L'organisme d'évaluation vérifie, corrige et ajoute des informations appropriées à ces fichiers afin qu'ils reflètent les propriétés du véhicule.

§ 7 Chaque évaluation effectuée est décrite par l'évaluateur dans un rapport d'évaluation qui justifie les évaluations en l'occurrence effectuées et précise les dispositions par rapport auxquelles l'objet a été évalué et si celui-ci a réussi ou raté l'évaluation.

§ 8 Celui qui demande un certificat d'exploitation par la procédure d'admission technique simplifiée (article 4, § 1, lettre b)) joint à sa demande le certificat de type de conception, établi conformément à l'article 11, § 2, et démontre, de manière appropriée, que les véhicules pour lesquels il demande un certificat d'exploitation correspondent à ce type de construction.

§ 9 Un certificat technique est octroyé en principe pour une durée illimitée; son champ d'application peut être général ou restreint.

§ 10 En cas de modification de dispositions pertinentes des prescriptions mentionnées à l'article 7, sur la base desquelles un type de construction a été admis, et d'absence de dispositions provisoires pertinentes, l'Etat partie dans lequel le certificat de type de conception a été délivré, décide, après consultation des autres Etats dans lesquels le certificat est valide conformément à l'article 6, si le certificat peut conserver sa validité ou s'il doit être renouvelé. Les critères à

required in the UTP. The assessing body shall check, correct and add appropriate information to these files in order that the files reflect the properties of the vehicle.

§ 7 Every assessment carried out shall be documented by the assessor in an Assessment Report which shall substantiate the assessments carried out hereby, stating which provisions the object has been assessed against and whether the object passed or failed this assessment.

§ 8 A person who applies for a Certificate of Operation by the simplified procedure of technical admission (Article 4 § 1, b)), shall attach to his application the Design Type Certificate, established in accordance with Article 11 § 2, and demonstrate in an appropriate manner that the vehicles for which he is applying for a Certificate of Operation correspond to that type of construction.

§ 9 A technical certificate shall be granted in principle for an unlimited period; it can be general or limited in scope.

§ 10 If relevant provisions in the prescriptions according to Article 7 on the basis of which a type of construction has been admitted have been changed, and if no relevant transitional provisions can be applied, the Contracting State in which the corresponding Design Type Certificate has been issued, and after consultation of the other States where the Certificate is valid according to Article 6, shall decide whether the Certifi-

enligt UTP:n till sin ansökan. Bedömningsorganet ska kontrollera, rätta och lägga till lämplig information till dessa dokument så att de avspeglar fordonets egenskaper.

§ 7 Varje bedömning som utförs ska dokumenteras av bedömningsorganet i en bedömningsrapport, som ska motivera bedömningsarna som utförts samt ange de bestämmelser som legat till grund för bedömningen och om föremålet för bedömningen godkänts eller inte.

§ 8 Den som ansöker om driftsintyg enligt det förenklade förförandet för tekniskt godkännande (artikel 4 § 1 b)), ska till sin ansökan foga intyget om konstruktionstyp, upprättat i enlighet med artikel 11 § 2, och på lämpligt sätt visa att de fordon för vilka han ansöker om driftsintyg motsvarar denna konstruktionstyp

§ 9 Ett tekniskt intyg ska i princip beviljas på obestämd tid; det kan vara allmänt eller begränsat till sin omfattning.

§ 10 Om de aktuella bestämmelserna i föreskrifterna enligt artikel 7 i enlighet med vilka en konstruktionstyp har godkänts, har ändrats och det inte finns någon tillämplig övergångsbestämmelse, ska den deltagande staten i vilken motsvarande konstruktionstypintyg har utfärdats, och efter att ha konsulterat de andra stater där intyget är giltigt enligt artikel 6, besluta om intyget är giltigt eller behöver förnyas. De kriterier som ska kontrolleras vid ett förnyat typgodkännande får

vérifier en cas de renouvellement d'une admission de type de construction ne peuvent concerner que les dispositions modifiées. Ledit renouvellement n'affecte pas les admissions à l'exploitation déjà octroyées sur la base de types précédemment admis.

§ 11 En cas de renouvellement ou de réaménagement, l'entité adjudicatrice ou le constructeur envoie à l'Etat partie concerné un dossier décrivant le projet. L'Etat partie examine ce dossier et, prenant en compte la stratégie de mise en oeuvre figurant dans les PTU applicables, décide si l'étendue des travaux est telle qu'une nouvelle admission à l'exploitation au sens des présentes Règles uniformes est nécessaire.

Une nouvelle admission à l'exploitation est nécessaire dans tous les cas où le niveau de sécurité général du sous-système concerné peut être affecté de manière négative par les travaux envisagés. Si une nouvelle admission est nécessaire, l'Etat partie décide dans quelle mesure les dispositions des PTU afférentes doivent être appliquées au projet.

L'Etat partie prend sa décision au plus tard dans les quatre mois suivant la soumission du dossier complet par le demandeur.

Lorsqu'une nouvelle admission est nécessaire et si les PTU ne sont pas pleinement appliquées, l'Etat partie notifie au Secrétaire général

- a) la raison pour laquelle une PTU n'est pas pleinement appliquée,
- b) les caractéristiques

cate may remain valid or need to be renewed. The criteria which shall be checked in the case of a renewed type admission may only concern the changed provisions. The renewal of the type admission does not affect admissions to operation already granted on the basis of previously admitted types.

§ 11 In the event of renewal or upgrading, the contracting entity or the manufacturer shall send the Contracting State concerned a file describing the project. The Contracting State shall examine this file and, taking account of the implementation strategy indicated in the applicable UTP, shall decide whether the extent of the work means that a new admission to operation within the meaning of these Uniform Rules is needed.

Such a new admission to operation shall be required whenever the overall safety level of the subsystem concerned may be adversely affected by the work envisaged. If a new admission is needed, the Contracting State shall decide to what extent the provisions in the related UTP need to be applied to the project.

The Contracting State shall take its decision not later than four months after submission of the complete file by the applicant.

When a new admission is required and if the UTP are not fully applied, the Contracting States shall notify to the Secretary General

- a) the reason why a UTP is not fully applied,
- b) the technical char-

endast handla om de ändrade bestämmelserna. Förnyelsen av typgodkännandet påverkar inte godkännanden för drift som redan beviljats på grundval av tidigare godkända typer.

§ 11 Vid modernisering eller ombyggnad ska den kontrakterade enheten eller tillverkaren skicka underlag som beskriver projektet till den deltagande staten. Den deltagande staten ska undersöka detta underlag och, med hänsyn tagen till den strategi för genomförande som anges i den tillämpliga UTP:n, besluta huruvida omfattningen av arbetet innebär att ett nytt godkännande för drift i enlighet med dessa enhetliga rättsregler behövs.

Sådant nytt godkännande för drift ska krävas när helst den övergripande säkerhetsnivån på det aktuella delsystemet kan påverkas negativt av det tänkta arbetet. Om ett nytt godkännande krävs, ska den deltagande staten besluta i vilken omfattning bestämmelserna i den aktuella UTP:n ska tillämpas på projektet.

Den deltagande staten ska fatta sitt beslut inte senare än fyra månader från det att sökanden ingett ett fullständigt underlag.

När det krävs ett nytt godkännande och om UTP:n inte tillämpas fullt ut ska den deltagande staten informera generalsekretären om

- a) skälet till att UTP:n inte tillämpas fullt ut,
- b) de tekniska känne-

<p>techniques applicables en lieu et place des PTU et</p> <p>c) les organismes responsables de la fourniture des informations requises sous a) et b).</p>	<p>acteristics applicable in place of the UTP and</p> <p>c) the bodies responsible for providing the information required under a) and b).</p>	<p>tecknen som tillämpas i stället för UTP:n och</p> <p>c) de organ som ansvarar för den information som krävs under a) och b).</p>
<p>Le Secrétaire général publie l'information notifiée sur le site Web de l'Organisation.</p>	<p>The Secretary General shall publish the notified information on the website of the Organisation.</p>	<p>Generalsekreteraren ska publicera informationen på organisationens hemsida.</p>
<p>§ 12 Le § 11 s'applique par analogie à un certificat de type de conception et à toute déclaration concernant la construction ou les éléments de construction en question.</p>	<p>§ 12 § 11 applies mutatis mutandis to a Design Type Certificate and to any declaration concerning the construction or the elements of construction in question.</p>	<p>§ 12 § 11 tillämpas också på konstruktionstypsintyg och varje förklaring som rör konstruktionen eller delarna i den aktuella konstruktionen.</p>
<p><i>Article 10a</i> <i>Règles relatives aux retraits ou suspensions des certificats techniques</i></p>	<p><i>Article 10a</i> <i>Rules for withdrawals or suspensions of technical certificates</i></p>	<p><i>Article 10a</i> <i>Regler om återkallelse och upphävande av tekniska intyg</i></p>
<p>§ 1 Une autorité compétente d'un Etat partie autre que celle ayant octroyé la (première) admission à l'exploitation qui découvre une non-conformité, doit en aviser, avec tous les détails, la (première) autorité ayant octroyé l'admission; si la non-conformité concerne un certificat de type de conception, l'autorité qui l'a délivré est également informée.</p>	<p>§ 1 If a competent authority of a Contracting State other than the one which has granted the (first) admission to operation discovers non-compliance it shall, with all details, inform the (first) admitting authority; if the non-compliance relates to a Design Type Certificate, the authority which issued it shall also be informed.</p>	<p>§ 1 Om en behörig myndighet i en annan deltagande stat än den stat som beviljat (det första) godkännandet för drift upptäcker att det inte efterlevs, ska den underrätta (den första) godkännandemyndigheten om samtliga detaljer; om den bristande efterlevnaden hänför sig till ett konstruktionstypsintyg ska också utfärdande myndighet underrättas.</p>
<p>§ 2 Un certificat d'exploitation peut être retiré:</p> <p>a) lorsque le véhicule ferroviaire n'est plus conforme</p> <p>- prescriptions contenues dans les PTU et dans les spécifications nationales applicables qui sont en vigueur conformément à l'article 12 des Règles uniformes APTU ou</p> <p>- conditions particulières de son admission selon l'article 7a, ou</p> <p>- prescriptions de</p>	<p>§ 2 A Certificate of Operation may be withdrawn</p> <p>a) when the railway vehicle no longer satisfies</p> <p>- the prescriptions contained in the UTP and in applicable national provisions in force according to Article 12 of the APTU Uniform Rules, or</p> <p>- the special conditions of its admission under Article 7a or</p> <p>- the construction and</p>	<p>§ 2 Ett driftsintyg kan återkallas</p> <p>a) när järnvägsfordonet inte längre uppfyller</p> <p>- föreskrifterna i UTP:n och i tillämpliga nationella bestämmelser som är gällande enligt artikel 12 i de enhetliga rättsreglerna APTU eller</p> <p>- de särskilda villkor i godkännandet som anges i artikel 7a eller</p> <p>- konstruktionen och</p>

	construction et d'équipement contenues dans le RID ou	equipment prescriptions contained in RID or	utrustningen som föreskrivs i RID eller
b)	si le détenteur ne répond pas à l'injonction de l'autorité compétente de remédier aux défauts dans le délai prescrit ou	b) if the keeper does not comply with the requirement of the competent authority to remedy the defects within the prescribed time or	b) om innehavaren inte följer de krav som den behöriga myndigheten ställt för att avhjälpa felaktigheter inom den angivna tiden eller
c)	lorsque des prescriptions et conditions, résultant d'une admission restreinte selon l'article 10, § 10, ne sont pas remplies ou respectées.	c) when stipulations and conditions resulting from a limited admission under Article 10 § 10 are not fulfilled or complied with.	c) när ålägganden och villkor som följer av ett begränsat godkännande enligt artikel 10 § 10 inte fullgörs eller uppfylls.
§ 3	Seule l'autorité qui a octroyé le certificat de type de conception ou le certificat d'exploitation peut le retirer.	§ 3 Only the authority which has granted the Design Type Certificate or the Certificate of operation may withdraw it.	§ 3 Endast den myndighet som har beviljat g konstruktionstypsintyget eller driftsintyget för drift får återkalla det.
§ 4	Le certificat d'exploitation est suspendu:	§ 4 The certificate of operation shall be suspended	§ 4 Driftsintyget ska upphävas
a)	lorsque les contrôles techniques, les inspections, la maintenance et l'entretien du véhicule ferroviaire prescrits dans son fichier de maintenance, dans les PTU, dans les conditions particulières d'admission prévues à l'article 7a ou dans les prescriptions de construction et d'équipement contenues dans le RID ne sont pas exécutés (ou si les délais ne sont pas observés);	a) when technical checks, inspections, maintenance and servicing of the railway vehicle prescribed in its Maintenance File, in the UTP, in the special conditions of an admission pursuant to Article 7a or in the construction and equipment prescriptions contained in RID are not carried out (or if deadlines are not observed);	a) när de tekniska kontroller, de inspektioner, det underhåll och den översyn av järnvägsfordonet som föreskrivs i dess underhållsjournal, i UTP:n, i de särskilda villkoren för godkännande enligt artikel 7a eller i konstruktions- och utrustningsföreskrifterna i RID inte utförs (eller utförs för sent),
b)	lorsque en cas d'avarie grave d'un véhicule ferroviaire, l'injonction de l'autorité compétente à présenter le véhicule n'est pas respectée;	b) if in case of severe damage to a railway vehicle, the order of the competent authority to present the vehicle is not complied with;	b) när den behöriga myndighetens anmodan att, vid allvarlig skada på ett järnvägsfordon, visa upp fordonet inte följs,
c)	en cas de non-respect des présentes Règles uniformes et des prescriptions contenues dans les PTU;	c) in case of non-compliance with these Uniform Rules and prescriptions contained in the UTP;	c) om dessa enhetliga rättsregler och föreskrifterna i UTP:erna inte följs,
d)	si les spécifications	d) if applicable national	d) när tillämpliga nation-

nationales applicables qui sont en vigueur conformément à l'article 12 des Règles uniformes APTU ou les dispositions déclarées équivalentes conformément à l'article 13 des Règles uniformes APTU ne sont pas respectées. La validité du certificat est suspendue pour l'Etat partie/les Etats parties concerné(s).

provisions in force according to Article 12 of the APTU Uniform Rules or their declared equivalent provisions according to Article 13 of the APTU Uniform Rules are not complied with. The validity of the Certificate shall be suspended for the Contracting State(s) concerned.

ella bestämmelser som gäller enligt artikel 12 i de enhetliga rättsreglerna APTU eller deras tillkännagivna motsvarigheter enligt artikel 13 i de enhetliga rättsreglerna APTU inte följs. Intygets giltighet ska upphävas i de(n) aktuella deltagande state(r)n(a).

§ 5 Le certificat d'exploitation devient caduc lorsque le véhicule ferroviaire est retiré du service. Le retrait du service est notifié à l'autorité compétente qui a accordé l'admission à l'exploitation.

§ 5 The Certificate of Operation shall become void when the railway vehicle is withdrawn from service. This withdrawal from service shall be notified to the competent authority which has granted the admission to operation.

§ 5 Driftsintyget ska upphöra att gälla om järnvägsfordonet tas ur drift. Den behöriga myndighet som har beviljat godkännandet för drift ska underrättas om att fordonet tas ur drift.

§ 6 Les §§ 1 à 4 s'appliquent par analogie au certificat de type de conception.

§ 6 §§ 1 to 4 shall apply mutatis mutandis to a Design Type Certificate.

§ 6 1–4 §§ ska tillämpas också på konstruktions-typsintyg.

Article 10b
Règles relatives aux
évaluations et procédures

Article 10b
Rules for assessments and
procedures

Artikel 10b
Regler om bedömningar och
förfaranden

§ 1 La Commission d'experts techniques a la compétence d'adopter d'autres dispositions obligatoires concernant les évaluations et règles procédurales d'admission technique.

§ 1 The Committee of Technical Experts is competent to adopt further mandatory provisions for the assessments and procedural rules for technical admission.

§ 1 Tekniska expertutskottet är behörigt att anta ytterligare tvingande bestämmelser avseende bedömningarna och förfarandet för tekniskt godkännande.

§ 2 En outre, et sans contradiction aucune avec les dispositions fixées par la Commission d'experts techniques conformément au § 1, les Etats parties ou les organisations régionales peuvent adopter (ou conserver) des dispositions concernant des procédures obligatoires détaillées et non-discriminatoires relatives aux évaluations et exigences posées en matière de déclarations. Ces dispositions sont

§ 2 In addition to, but not in contradiction with the provisions set by the Committee of Technical Experts according to § 1, Contracting States or regional organisations may adopt (or maintain) provisions for non-discriminatory detailed mandatory procedures for the assessments and requirements concerning declarations. These provisions shall be notified to the Secretary General, who shall inform

§ 2 Därutöver får, men inte i strid med de bestämmelser som tekniska expertutskottet beslutat enligt § 1, deltagande stater och regionala organisationer anta eller behålla bestämmelser om icke-diskriminerande detaljerade tvingande godkännandeförfaranden och krav avseende förklaringar. Generalsekreteraren ska underrättas om dessa bestämmelser. Generalsekreteraren ska underrätta tekniska expertutskottet och

notifiées au Secrétaire général, qui en avise la Commission d'experts techniques, et publiées par l'Organisation.

Article 11
Certificats techniques et déclarations

§ 1 L'admission de type de construction et l'admission à l'exploitation sont constatées par des documents distincts dénommés: "Certificat de type de conception" et "Certificat d'exploitation".

§ 2 Le certificat de type de conception:

- a) spécifie le concepteur et le constructeur prévu du type de construction du véhicule ferroviaire;
- b) contient le fichier technique et le fichier de maintenance en pièces jointes;
- c) le cas échéant, spécifie les limites et conditions particulières de circulation pour le type de construction d'un véhicule ferroviaire et pour les véhicules ferroviaires répondant à ce type de construction ;
- d) contient le/les rapport(s) d'évaluation en pièce(s) jointe(s) ;
- e) le cas échéant, spécifie toutes les déclarations (de conformité et de vérification) afférentes délivrées;
- f) spécifie l'autorité compétente ayant délivré le certificat et la date de délivrance, et porte la signature de l'autorité;
- g) contient, le cas échéant, sa période de validité.

the Committee of Technical Experts, and they shall be published by the Organisation.

Article 11
Technical Certificates and Declarations

§ 1 The admission of a type of construction and the admission to operation shall be evidenced by separate documents called: "Design Type Certificate" and "Certificate of Operation".

§ 2 The Design Type Certificate shall:

- a) specify the designer and intended manufacturer of the type of construction of the railway vehicle;
- b) have the Technical File and the Maintenance File attached;
- c) if appropriate, specify the special operating limitations and conditions for the type of construction of a railway vehicle and for railway vehicles which correspond to this type of construction;
- d) have the Assessment Report(s) attached;
- e) if appropriate, specify all related declarations (of conformity and verification) issued;
- f) specify the issuing competent authority, date of issue and contain the signature of the authority;
- g) if appropriate, specify its period of validity.

bestämmelserna ska publiceras av organisationen.

Artikel 11
Tekniska intyg och förklaringar

§ 1 Godkännandet av konstruktionstyp och godkännandet för drift ska styrkas genom särskilda dokument benämnda "Konstruktionstypsintyg" respektive "Driftsintyg".

§ 2 Konstruktionstypsintyget ska:

- a) ange konstruktören och den avsedda tillverkaren av ett järnvägsfordons konstruktionstyp,
- b) bifoga det tekniska underlaget och underhållsjournalen,
- c) i förekommande fall ange de särskilda drifts begränsningarna och villkoren för ett järnvägsfordon av en viss konstruktionstyp i trafik och de järnvägsfordon som motsvarar denna konstruktionstyp,
- d) bifoga bedömningsrapporten/-erna
- e) i förekommande fall ange alla de därtill hörande förklaringarna (om överensstämmelse och kontroll) som utfärdats,
- f) ange den utfärdande behöriga myndigheten, utfärdandedatum och undertecknande av myndigheten,
- g) i förekommande fall ange dess giltighetstid.

§ 3 Le certificat d'exploitation comprend

- a) toutes les informations indiquées au § 2, et
- b) le(s) code(s) d'identification du/des véhicule(s) couvert(s) par le certificat;
- c) des informations sur le détenteur du/des véhicule(s) ferroviaire(s) couvert(s) par le certificat à la date de sa délivrance;
- d) le cas échéant, sa période de validité.

§ 4 Le certificat d'exploitation peut couvrir un groupe de véhicules individuels de même type, auquel cas les informations requises conformément au § 3 sont spécifiées de manière identifiable pour chacun des véhicules composant ce groupe, et le fichier technique contient une liste de la documentation identifiable concernant les tests effectués sur chaque véhicule.

§ 5 Le fichier de maintenance et le fichier de maintenance contiennent les informations requises conformément aux dispositions des PTU.

§ 6 Les certificats sont imprimés dans l'une des langues de travail conformément à l'article 1er, § 6 de la Convention.

§ 7 Les certificats et déclarations sont délivrés au demandeur.

§ 8 Le certificat d'exploitation est attaché à l'objet. Une fois le véhicule en service, le détenteur du certificat d'exploitation (y compris le

§ 3 The Certificate of Operation shall include

- a) all the information indicated in § 2, and
- b) the identification code(s) of the vehicle(s) covered by the certificate;
- c) information on the keeper of the railway vehicle(s) covered by the certificate on the day of its issue;
- d) if appropriate, its period of validity.

§ 4 The Certificate of Operation may cover a group of individual vehicles of the same type, in which case the information required according to § 3 shall be specified identifiably for each of the vehicles of the group and the Technical File shall contain a list with identifiable documentation concerning the tests made on each vehicle.

§ 5 The Technical File and the Maintenance File shall contain the information according to the provisions in the UTP.

§ 6 The certificates shall be printed in one of the working languages according to Article 1 § 6 of the Convention.

§ 7 The certificates and declarations shall be issued to the applicant.

§ 8 The Certificate of Operation is related to the object. Once the vehicle is in operation the holder of the Certificate of Operation

§ 3 Driftsintyget ska innehålla:

- a) all den information som anges i § 2,
- b) det/de fordon som omfattas av intyget identifikationskod/-er,
- c) information om innehavaren av den/de fordon som omfattades av intyget på dagen för dess utfärdande,
- d) i förekommande fall, intygets giltighetstid.

§ 4 Driftsintyget kan omfatta en grupp av individuella fordon av samma slag. Då ska informationen som krävs enligt § 3 anges på ett sätt som identifierar varje fordon i gruppen och det tekniska underlaget ska innehålla en lista med dokumentation över de tester som gjorts på varje fordon.

§ 5 Det tekniska underlaget och underhållsjournalen ska innehålla den information som krävs enligt bestämmelserna i UTP:n.

§ 6 Intygen ska tryckas på ett av de arbetsspråk som anges i artikel 1 § 6 i konventionen.

§ 7 Intygen och förklaringarna ska vara utfärdade för på sökanden.

§ 8 Driftsintyget hänförs till fordonet. Så snart fordonet nyttjas ska innehavaren av driftsintyget (inklusive det tekniska underlaget och

fichier technique et le fichier de maintenance), s'il ne s'agit pas du détenteur actuel, le remet sans délai au détenteur actuel conjointement au fichier de relevé de maintenance, et met à disposition toutes les instructions détaillées (supplémentaires) concernant l'exploitation et la maintenance qui sont toujours en sa possession.

§ 9 Le § 8 s'applique par analogie aux véhicules et matériels ferroviaires admis conformément à l'article 19, la documentation en question étant en l'occurrence la documentation relative à l'homologation et toute autre documentation contenant des informations en tout ou en partie similaires à celles demandées dans les spécifications relatives au fichier technique, au fichier de maintenance et au fichier de relevé de maintenance.

Article 12
Modèles uniformes

§ 1 L'Organisation prescrit des modèles uniformes des certificats mentionnés à l'article 11, des déclarations décidées conformément à l'article 4, § 2 et du rapport d'évaluation conformément à l'article 10, § 7.

§ 2 Les modèles sont élaborés et adoptés par la Commission d'experts techniques.

§ 3 La Commission d'experts techniques peut décider d'autoriser des certificats et déclarations faits sur un autre modèle spécifié que celui prescrit dans les Règles uniformes, mais qui contient les informations requises conformément à l'article 11, pour qu'ils soient reconnus en tant que substitués équivalents

(including the Technical File and the Maintenance File), if not the current keeper, shall without delay hand it over to the current keeper together with the Maintenance Record File and make available all (additional) detailed instructions for maintenance and operations that are still in his possession.

§ 9 § 8 applies mutatis mutandis to vehicles and railway material admitted according to Article 19, whereby the documentation in question is the approval documentation and any other documentation containing any information similar to what is included in the requirements for the Technical File, Maintenance File and Maintenance Record File, whether in full or in part.

Article 12
Uniform formats

§ 1 The Organisation shall prescribe uniform formats of the certificates indicated in Article 11, of the declarations decided according to Article 4 § 2 and of the Assessment Report according to Article 10 § 7.

§ 2 The formats shall be prepared and adopted by the Committee of Technical Experts.

§ 3 The Committee of Technical Experts may decide to allow certificates and declarations made according to another specified format than that prescribed in these Uniform Rules, but containing the information required according to Article 11, to be recognised as equivalent substitutes.

underhållsjournalen), om det inte är den aktuella innehavaren, utan dröjsmål överlämna intyget till den aktuella innehavaren tillsammans med journalen för underhållshistorik och tillgängliggöra alla (ytterligare) detaljerade instruktioner avseende underhåll och drift som han fortfarande har i sin besittning.

§ 9 § 8 tillämpas också på fordon och järnvägsmateriel som godkänts enligt artikel 19, där dokumentationen i fråga är godkännandedokumentationen och varje annan dokumentation som innehåller information som liknar den som anges i kraven för det tekniska underlaget, underhållsjournalen och journalen för underhållshistorik, antingen helt eller delvis.

Artikel 12
Enhetliga förlagor

§ 1 Organisationen ska fastställa enhetliga förlagor för de intyg som är angivna i artikel 11, för förklaringarna enligt artikel 4 § 2 och för bedömningsrapporterna enligt artikel 10 § 7.

§ 2 Förlagorna ska utarbetas och antas av tekniska expertutskottet.

§ 3 Tekniska expertutskottet får besluta att tillåta att intyg och förklaringar, som gjorts i enlighet med en annan förlaga än de som föreskrivs i dessa enhetliga regler, men som innehåller den information som krävs enligt artikel 11, erkänns som jämförliga substitut.

Article 13
Registres

§ 1 Un registre sous forme de banque de données électroniques contenant des informations concernant les véhicules ferroviaires pour lesquels un certificat d'exploitation a été délivré, et les types de constructions pour lesquels un certificat de type de conception a été délivré, est créé et tenu à jour sous la responsabilité de l'Organisation. Le registre comprend les véhicules ferroviaires admis conformément à l'article 19; il peut englober des véhicules ferroviaires admis à la circulation en trafic national uniquement.

§ 2 La banque de données comprend également un registre contenant des informations concernant les autorités compétentes et les organismes auxquels la compétence a été transférée conformément à l'article 5, ainsi que les contrôleurs accrédités/reconnus conformément à l'article 15, § 2.

§ 3 La Commission d'experts techniques peut décider d'inclure dans la banque de données d'autres données qui seront utilisées dans l'exploitation ferroviaire telles que des informations concernant les déclarations, les inspections et la maintenance des véhicules admis (y compris la prochaine inspection prévue) ainsi que des informations concernant les incidents et accidents et les registres précisant le codage des véhicules, les sites, les entreprises de transport ferroviaire, les détenteurs, les gestionnaires d'infrastructure, les ateliers, les constructeurs, les entités chargées de la main-

Article 13
Registres

§ 1 A register in the form of an electronic data bank containing information concerning the railway vehicles in respect of which a Certificate of Operation has been issued and the types of constructions in respect of which a Design Type Certificate has been issued shall be established and kept up to date under the responsibility of the Organisation. The register shall include railway vehicles admitted according to Article 19; it may contain railway vehicles admitted for national traffic only.

§ 2 The data bank shall also contain a register with information concerning the competent authorities and bodies to whom competence is transferred according to Article 5 and the accredited/recognised auditors according to Article 15 § 2.

§ 3 The Committee of Technical Experts may decide to include other data to be used in railway operations in the data bank, such as information concerning declarations, inspections and maintenance of the admitted vehicles (including next inspection due), information on accidents and incidents and registers concerning coding of vehicles, locations, rail transport undertakings, keepers, infrastructure managers, workshops, manufacturers, entities in charge of maintenance (ECM) etc.

Artikel 13
Register

§ 1 Ett register i form av en databas som innehåller information rörande järnvägsfordon för vilka driftsintyg har utfärdats och de konstruktionstyper för vilka ett konstruktionsintyg har utfärdats ska upprättas och uppdateras genom organisationens försorg. Registret ska inkludera järnvägsfordon som godkänts i enlighet med artikel 19; det kan innehålla järnvägsfordon som bara är godkända för nationell trafik.

§ 2 Databasen ska också innehålla ett register med information om de behöriga myndigheter och organ till vilka befogenhet överläts enligt artikel 5 och de ackrediterade/erkända revisorerna enligt artikel 15 § 2.

§ 3 Tekniska expertutskottet får besluta att inkludera andra uppgifter som används i järnvägsdrift i databasen, som exempelvis information angående förklaringar, inspektioner och underhåll på godkända fordon (inklusive nästa förutsedda inspektion), information om olyckor och tillbud och register om kodning av fordon, platser, järnvägsföretag, innehavare, infrastrukturförvaltare, verkstäder, tillverkare, underhållsansvariga enheter (ECM) etc.

tenance (ECM), etc.

§ 4 La Commission d'experts techniques définit l'architecture technico-fonctionnelle de la banque de données ainsi que les données nécessaires, la date et la manière dont les données seront fournies, la nature des droits d'accès et autres aspects d'ordre administratif et organisationnel, y compris le type de structure de la base de données à appliquer. Dans tous les cas, le changement de détenteur, d'ECM, les retraits de service, les immobilisations officielles, les suspensions et retraits de certificats, les déclarations ou autre attestation et les modifications apportées à un véhicule qui dérogeraient du type de construction admis, sont communiqués sans délai au Secrétaire général.

§ 5 Pour l'application du présent article, la Commission d'experts techniques considèrera les registres établis par les Etats parties et les organisations régionales de manière à réduire toute charge excessive pour les parties concernées telles que les organisations régionales, les Etats parties, les autorités compétentes et l'industrie. Afin également de réduire au minimum les coûts pour l'Organisation et d'obtenir des systèmes de registres cohérents, toutes les parties concernées coordonneront avec l'Organisation leurs plans et le développement des registres qui rentrent dans le champ d'application des présentes Règles uniformes.

§ 6 Les données enregistrées dans la banque de données sont considérées comme preuve réfutable de

§ 4 The Committee of Technical Experts shall establish the functional and technical architecture of the data bank, as well as the necessary data, when and how the data shall be provided, what the access rights will be and other administrative and organisational provisions, including which database structure should be applied. In all cases, change of keeper, change of ECM, withdrawals from service, official immobilisations, suspensions and withdrawals of certificates, declarations or other evidence and modifications to a vehicle which derogate from the admitted type of construction shall be notified to the Secretary General without delay.

§ 5 When applying this Article, the Committee of Technical Experts shall consider registers set up by Contracting States and regional organisations in such a way so as to reduce undue burden on the involved parties such as regional organisations, Contracting States, competent authorities and industry. In order also to minimise the cost for the Organisation and obtain coherent register systems, all parties involved shall coordinate with the Organisation their plans and the development of registers which are within the scope of these Uniform Rules.

§ 6 The data registered in the data bank shall be considered as prima facie evidence of the technical

§ 4 Tekniska expertutskottet ska fastställa den funktionella och tekniska uppbyggnaden av databasen, liksom de nödvändiga uppgifterna, när och hur uppgifterna ska ges in, vilka åtkomsträttigheter som ska finnas och andra administrativa och organisatoriska bestämmelser, inklusive vilken databasstruktur som ska användas. I samtliga fall generalsekreteraren utan dröjsmål underrättas om byte av innehavare, byte av ECM, tagande ur drift, offentliga stillestånd, upphävande och återkallelse av intyg, förklaringar och andra skriftliga intyg samt ändringar på fordon som avviker från den godkända konstruktionstypen.

§ 5 När denna artikel tillämpas ska tekniska expertutskottet beakta de register som uppförts av deltagande stater och regionala organisationer för att minska onödiga bördor på de inblandade parterna, såsom regionala organisationer, deltagande stater, behöriga myndigheter och industrin. För att också minnra kostnaderna för organisationen och uppnå ett sammanhängande registersystem ska alla inblandade parter koordinera sina planer och utvecklingen av sådana register som omfattas av dessa enhetliga rättsregler med organisationen.

§ 6 Uppgifterna som registrerats i databasen ska anses vara prima facie bevisning för ett tekniskt god-

l'admission technique d'un véhicule ferroviaire.

§ 7 La Commission d'experts techniques peut décider que les frais de création et de fonctionnement de la banque de données seront supportés en tout ou partie par les utilisateurs; la fourniture et la modification des données seront gratuites, leur consultation pouvant par contre faire l'objet d'une taxation.

Article 14
Inscriptions et signes

§ 1 Les véhicules ferroviaires admis à la circulation doivent porter:

- a) un signe, qui établit clairement qu'ils ont été admis à la circulation en trafic international conformément aux présentes Règles uniformes, et
- b) les autres inscriptions et signes prescrits dans les PTU, y compris un code d'identification unique (le numéro du véhicule).

L'autorité compétente octroyant l'admission à l'exploitation est tenue de s'assurer qu'un code d'identification alphanumérique a été assigné à chaque véhicule. Ce code, qui inclut le code du pays du premier Etat ayant admis le véhicule, doit être marqué sur chaque véhicule et être entré dans le Registre national des véhicules (NVR) de cet Etat, ainsi que l'exige l'article 13.

§ 2 La Commission d'experts techniques fixe le signe prévu au § 1, lettre a) ainsi que les délais de transition pendant lesquels les véhicules ferroviaires admis à la circulation en trafic international peuvent

admission of a railway vehicle.

§ 7 The Committee of Technical Experts may decide that the costs of setting up and running the data bank shall be covered, in whole or in part, by the users; supplying and amending data shall be free of charge, whereas consulting data may be subject to a fee.

Article 14
Inscriptions and signs

§ 1 Railway vehicles admitted to operation must bear

- a) a sign, which establishes clearly that they have been admitted to operation in international traffic according to these Uniform Rules, and
- b) the other inscriptions and signs prescribed in the UTP, including a unique identification code (the vehicle number).

The competent authority which grants the admission to operation is responsible for ensuring that the alphanumeric identification code is assigned to each vehicle. This code, which shall include the country code of the (first) admitting State, must be marked on each vehicle and be entered in the National Vehicle Register (NVR) of that State as required according to Article 13.

§ 2 The Committee of Technical Experts shall lay down the sign provided for in § 1 a) and the transitional periods during which the railway vehicles admitted to circulation in international traffic may bear

kännande av ett järnvägsfordon.

§ 7 Tekniska expertutskottet får besluta att kostnaderna för att uppföra och hålla databasen ska täckas av användarna, helt eller delvis; lämnande av uppgifter och ändring av uppgifter ska vara gratis, medan att få ut uppgifter kan vara avgiftsbelagt.

Artikel 14
Texter och tecken

§ 1 Järnvägsfordon som har godkänts för drift ska vara försedda med

- a) ett tecken som tydligt anger att de har godkänts för nyttjande i internationell trafik i enlighet med dessa enhetliga rättsregler och
- b) övriga texter och tecken som föreskrivs i UTP:erna, inklusive en unik identifikationskod (fordonsnumret).

Den behöriga myndigheten som beviljar driftsgodkännandet är ansvarig för att den alfanumeriska identifikationskoden anbringas på varje fordon. Denna kod, som ska innehålla landskoden för den (första) godkännande staten, måste märkas på varje fordon och föras in i statens nationella fordonsregister (NVR) i enlighet med artikel 13.

§ 2 Tekniska expertutskottet ska fastställa det tecken som avses i § 1 a) och de övergångsperioder under vilka järnvägsfordon som har godkänts för nyttjande i internationell trafik får vara försedda med texter och tecken

porter des inscriptions et signes dérogeant à ceux prescrits selon le § 1.

inscriptions and signs derogating from those prescribed in § 1.

som avviker från dem som är föreskrivna enligt § 1.

*Article 15
Maintenance*

§ 1 Les véhicules ferroviaires et les autres matériels ferroviaires doivent être en bon état d'entretien de façon à se conformer aux dispositions spécifiées dans les PTU et à y satisfaire en permanence, et de façon à ce que leur état ne compromette en aucune manière la sécurité d'exploitation et ne nuise pas à l'infrastructure, à l'environnement et à la santé publique lors de leur circulation ou de leur utilisation en trafic international. A cet effet, les véhicules ferroviaires et les autres matériels ferroviaires doivent être disponibles pour l'entretien, les inspections et la maintenance et être soumis à l'entretien, aux inspections et à la maintenance tels que prescrits dans le fichier de maintenance joint au certificat d'exploitation, dans les PTU, dans les conditions particulières d'admission conformément à l'article 7a et dans les dispositions contenues dans le RID.

*Article 15
Maintenance*

§ 1 Railway vehicles and other railway material must be in a good state of maintenance in such a way that they comply with the provisions specified in the UTP and satisfy them permanently and that their condition would not in any way compromise operational safety and would not harm the infrastructure, environment and public health by their circulation or their use in international traffic. To that end, railway vehicles and other railway material must be made available for and undergo the service, inspections and maintenance as prescribed in the Maintenance File attached to the Certificate of Operation, the UTP, the special conditions of an admission pursuant to Article 7a and in the provisions contained in RID.

*Artikel 15
Underhåll*

§ 1 Järnvägsfordon och annan järnvägsmateriel ska vara väl underhållna så att de följer bestämmelserna i UTP:n och permanent uppfyller dem och att deras skick inte på något sätt äventyrar driftsäkerheten eller skadar infrastrukturen, miljön och folkhälsan när de används i internationell trafik. Järnvägsfordonen ska för detta ändamål underkastas den översyn, de inspektioner och det underhåll som föreskrivs i i underhållsjournalen som bifogas driftsintyget, UTP:n, i de särskilda villkoren för godkännande enligt artikel 7a eller i föreskrifter som ingår i RID.

§ 2 Une entité chargée de la maintenance (ECM) est assignée à chaque véhicule avant son admission à l'exploitation sur le réseau, et enregistrée dans la banque de données prévue à l'article 13. Une entreprise ferroviaire, un gestionnaire d'infrastructure ou un détenteur peut être une ECM. L'ECM garantit, au moyen d'un système de maintenance, que les véhicules dont la maintenance lui a été confiée sont aptes à

§ 2 Each railway vehicle, before it is admitted to operation or used on the network, shall have an entity in charge of maintenance (ECM) assigned to it and this entity shall be registered in the data bank referred to in Article 13. A railway undertaking, an infrastructure manager or a keeper may be an ECM. The ECM shall ensure that the vehicles for which it is in charge of maintenance are in a safe state of running by means of

§ 2 Innan ett fordon godkänns för drift eller nyttjande i järnvägsnätet, ska det tilldelas en underhållsansvarig enhet (ECM) och denna enhet ska vara registrerad i databasen enligt artikel 13. Ett järnvägsföretag, en infrastrukturförvaltare eller en innehavare kan vara en ECM. ECM ska se till att fordonen, för vars underhåll den ansvarar, är i säkert skick genom ett system för underhåll. ECM ska utföra underhållet själv eller anlita

circuler en toute sécurité. L'ECM effectue elle-même la maintenance ou la soustraite à des ateliers de maintenance.

L'ECM pour un wagon de marchandises doit détenir un certificat valide délivré par un contrôleur externe accrédité/reconnu dans l'un des Etats parties.

La Commission d'experts techniques adopte des règles détaillées complémentaires concernant la certification et le contrôle des ECM, les contrôleurs accrédités/reconnus, leur accréditation/reconnaissance ainsi que les contrôles et certificats de contrôle. Lesdites règles précisent si elles sont équivalentes aux critères applicables au système de certification des ECM adoptés au sein de la Communauté européenne ou dans les Etats appliquant la législation communautaire par suite d'accords internationaux conclus avec la Communauté européenne.

Lesdites règles, qui englobent également des règles relatives au retrait et à la suspension des certificats et accréditations, sont définies dans une Annexe aux présentes Règles uniformes dont elles forment partie intégrante.

§ 3 Un exploitant ferroviaire est responsable de la circulation, en toute sécurité, de ses trains, et doit veiller à ce que les véhicules en circulation soient convenablement entretenus. L'ECM doit par conséquent garantir que des informations fiables concernant les données et processus de maintenance soient mises à la disposition de l'exploitant ferroviaire, et l'exploitant ferroviaire doit fournir à l'ECM, en temps utile, les données et informations

a system of maintenance. The ECM shall carry out the maintenance itself or make use of contracted maintenance workshops.

The ECM for a freight wagon must hold a valid certificate issued by an external auditor accredited/recognised in one of the Contracting States.

The Committee of Technical Experts shall adopt further detailed rules for certification and auditing of ECM, for accredited/recognised auditors, their accreditation/recognition, the audits and audit certificates. The rules shall indicate whether they are equivalent to the criteria related to the ECM certification system adopted in the European Community or in the States which apply Community legislation as a result of international agreements with the European Community.

These rules, which shall also include rules for the withdrawal and suspension of certificates and accreditations, shall be defined in an Annex to these Uniform Rules and shall form an integral part thereof.

§ 3 An operating railway undertaking is responsible for the safe operation of its trains and shall ensure that vehicles carried are properly maintained. Therefore, the ECM must ensure that reliable information about maintenance processes and data are available for the operating railway undertaking, and the operating railway undertaking must in due time provide the ECM with information and data concerning its operation of the vehicles and other rail-

kontrakterade underhållsverkstäder.

ECM för en godsvagn måste vara certifierad av en extern revisor ackrediterad eller erkänd i någon deltagande stat.

Tekniska expertutskottet ska anta ytterligare detaljerade regler avseende certifiering och revision av ECM, avseende ackrediterade/erkända revisorer, deras ackreditering/erkännande, revisionsrapporterna och revisionsintygen. Dessa regler ska ange huruvida de motsvarar de krav på ECM som antagits i Europeiska gemenskapen eller i stater som tillämpar gemenskapsrätt som en följd av ett internationellt avtal med gemenskapen.

Dessa regler, som också ska innehålla regler för återkallelse och upphävande av certifiering och ackreditering, ska definieras i en bilaga till dessa enhetliga rättsregler och ska utgöra en del av dem.

§ 3 Ett järnvägsföretag är ansvarigt för den säkra driften av sina tåg och ska se till att de fordon som används är tillräckligt underhållna. ECM måste därför se till att tillförlitlig information om underhållsprocesser och underhållsdata finns tillgänglig för järnvägsföretaget och detta järnvägsföretag måste i tid förse ECM med information och uppgifter rörande driften av fordonen och annan järnvägsmateriel som ECM är ansvarigt för. I båda

concernant l'exploitation de ses véhicules et des autres matériels ferroviaires dont l'ECM est chargée. Dans les deux cas, les données et informations en question sont spécifiées dans l'Annexe mentionnée au § 2.

§ 4 L'ECM d'un véhicule admis établi et tient à jour un fichier de relevé de maintenance relatif au dit véhicule. Le relevé est tenu à la disposition de l'autorité nationale compétente qui peut le contrôler.

§ 5 La Commission d'experts techniques peut adopter des directives ou réglementations sur la certification et le contrôle des ateliers de maintenance et la reconnaissance mutuelle des certificats et contrôles. Les réglementations prévues au présent paragraphe sont définies dans une Annexe aux présentes Règles uniformes dont elles font partie intégrante, et sont publiées sur le site Web de l'Organisation.

*Article 16
Incidents, accidents et
avaries graves*

§ 1 En cas d'incident, d'accident ou d'avarie grave de véhicules ferroviaires, l'ensemble des parties impliquées (les gestionnaires de l'infrastructure, les détenteurs, l'ECM, les entreprises ferroviaires concernées et, le cas échéant, d'autres acteurs) sont tenus:

- a) de prendre, sans délai, toutes les mesures nécessaires pour assurer la sécurité du trafic ferroviaire, le respect de l'environnement et la santé publique, et
- b) d'établir les causes de l'incident, de l'accident ou de l'avarie grave.

way material for which the ECM is in charge. In both cases the information and data in question shall be specified in the Annex indicated in § 2.

§ 4 The ECM of an admitted vehicle shall keep and update a Maintenance Record File for that vehicle. The file shall be available for inspection by the competent national authority.

§ 5 The Committee of Technical Experts may adopt guidelines or regulations on the certification and auditing of maintenance workshops and the mutual recognition of the certificates and audits. Regulations according to this paragraph shall be defined in an Annex to these Uniform Rules and shall form an integral part thereof and be published on the website of the Organisation.

*Article 16
Accidents, incidents and
severe damage*

§ 1 In case of accident, incident or severe damage to railway vehicles, all parties involved (the infrastructure managers, the keepers, the ECM, the railway undertakings concerned and possible others), shall be required

- a) to take, without delay, all necessary measures to ensure the safety of railway traffic, respect for the environment and public health and
- b) to establish the causes of the accident, the incident or the severe

fallen ska informationen och uppgifterna i frågan anges i bilagan enligt § 2.

§ 4 Ett godkänt fordons ECM ska hålla och uppdatera en journal för underhållshistorik för det fordonet. Förteckningen ska vara tillgänglig för inspektion av den behöriga nationella myndigheten.

§ 5 Tekniska expertutskottet får anta riktlinjer eller bestämmelser om certifieringen och revisionen av underhållsverkstäder och det ömsesidiga erkännandet av intyg och revisionsrapporter. Bestämmelser enligt denna paragraf ska definieras i en bilaga till dessa enhetliga rättsregler och ska utgöra en del av dem och publiceras på organisationens hemsida.

*Artikel 16
Tillbud, olyckor och
allvarliga skador*

§ 1 Vid tillbud, olycka eller allvarlig skada på järnvägsfordon ska alla inblandade parter (infrastrukturförvaltarna, innehavarna, ECM, aktuella järnvägsföretag och, i förekommande fall, andra aktörer) vara skyldiga att

- a) utan dröjsmål vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa järnvägstrafikens säkerhet, hänsyn till miljön och folkhälsan, och
- b) fastställa orsakerna till tillbudet, olyckan eller den allvarliga

damage.

skadan.

§ 1a Les mesures prévues au § 1 doivent être coordonnées. Une telle coordination est du ressort du gestionnaire d'infrastructure, sauf stipulation contraire des dispositions en vigueur dans l'Etat en question. Outre le devoir d'enquête imposé aux parties impliquées, l'Etat partie peut exiger qu'une enquête indépendante soit menée.

§ 1a The measures according to § 1 must be coordinated. Such coordination is the obligation of the infrastructure manager unless otherwise prescribed by provisions in force in the State in question. In addition to the duty of investigation placed upon the parties involved, the Contracting State may require an independent investigation to be carried out.

§ 1a Åtgärderna enligt § 1 måste samordnas. Det är infrastrukturförvaltarens skyldighet att samordna, om inte annat förordnats i gällande föreskrifter i den aktuella staten. Utöver skyldigheten att utreda som parterna har, får den deltagande staten kräva att en oberoende utredning ska äga rum.

§ 2 Est considéré comme gravement avarié un véhicule qui ne peut plus être réparé par une opération de peu d'importance qui lui permettrait d'être intégré dans un train et de circuler sur ses propres roues sans danger pour l'exploitation. Si la réparation peut être effectuée en moins de soixante-douze heures ou si les coûts sont inférieurs à 0,18 million de DTS au total, l'avarie n'est pas réputée grave.

§ 2 A vehicle shall be considered severely damaged when it cannot be repaired by a simple operation which would allow it to be joined in a train and to circulate on its own wheels without danger for the operations. If the repair can be carried out in less than 72 hours or the cost is less than 0.18 million SDR in total, the damage shall not be considered as severe.

§ 2 Ett fordon ska anses vara allvarligt skadat när det inte längre kan åtgärdas genom en mindre reparation som gör att det kan ingå i ett tåg och rulla på egna hjul utan fara för driften. Om reparationen kan utföras på mindre än 72 timmar eller om kostnaden är lägre än 0,18 miljoner SDR ska inte skadan anses som allvarlig.

§ 3 Les incidents, accidents et avaries graves sont communiqués, sans délai, à l'autorité ou à l'organisme qui a admis le véhicule à la circulation. Cette autorité ou cet organisme peut demander une présentation du véhicule avarié, éventuellement déjà réparé, pour examen de la validité de l'admission à l'exploitation octroyée. Le cas échéant, la procédure concernant l'octroi de l'admission à l'exploitation doit être renouvelée.

§ 3 The accidents, incidents and severe damage shall be notified, without delay, to the authority or body which admitted the vehicle to circulation. That authority or body may require the damaged vehicle to be presented, possibly already repaired, for examination of the validity of the admission to operation which has been granted. If appropriate, the procedure concerning the grant of admission to operation must be repeated.

§ 3 Tillbud, olyckor och allvarliga skador ska utan dröjsmål meddelas den myndighet eller organ som har godkänt fordonet för trafik. Denna myndighet eller detta organ kan begära att det skadade fordonet, eventuellt redan reparerat, ska visas upp för prövning av giltigheten av det beviljade godkännandet för drift. Vid behov ska förfarandet för beviljande av godkännande för drift upprepas.

§ 4 Les Etats parties tiennent des registres, publient des rapports d'enquête englobant leurs conclusions et recommandations, informent l'autorité chargée de la délivrance des certificats

§ 4 The Contracting States shall keep records, publish investigation reports including their findings and recommendations, inform the approval certificate issuing authority and the Organisa-

§ 4 De deltagande staterna ska föra en förteckning, publicera utredningsrapporter, inklusive vad de funnit och rekommenderat, informera den utfärdande godkännandemyndigheten och

d'homologation et l'Organisation des causes des incidents, accidents et avaries graves en trafic international, qui sont survenus sur leur territoire. La Commission d'experts techniques peut examiner les causes d'incidents, d'accidents et d'avaries graves en trafic international dans le but de faire évoluer, si possible, les prescriptions de construction et d'exploitation des véhicules ferroviaires et d'autres matériels ferroviaires contenues dans les PTU, et peut, si nécessaire, dans un délai très court, décider d'ordonner aux Etats parties de suspendre les certificats d'exploitation, les certificats de type de conception ou les déclarations déli-
vrées concernées.

§ 5 La Commission d'experts techniques peut élaborer et adopter des règles contraignantes complémentaires concernant l'enquête d'incidents, d'accidents et d'avaries graves et des spécifications concernant les organismes d'enquête indépendants d'un Etat ainsi que la forme et le fond des rapports. Elle peut aussi modifier les valeurs/nombres prévus au § 2 et à l'article 2, lettre ff).

Article 17
Immobilisation et refus des véhicules

§ 1 Une autorité compétente, une autre entreprise de transport ferroviaire ou un gestionnaire d'infrastructure ne peut pas refuser ou immobiliser des véhicules ferroviaires en vue d'empêcher leur circulation sur des infrastructures ferroviaires compatibles si les présentes Règles uniformes, les prescriptions contenues dans les PTU, les éventuelles con-

tion of the causes of accidents, incidents and severe damage in international traffic that occurred on their territory. The Committee of Technical Experts may examine the causes of serious accidents and incidents or severe damage in international traffic with a view possibly to developing the construction and operation prescriptions for railway vehicles and other railway material contained in the UTP and may if appropriate decide to instruct the Contracting States within a short time limit to suspend relevant Certificates to Operation, Design Type Certificates or declarations issued.

§ 5 The Committee of Technical Experts may prepare and adopt further mandatory rules concerning the investigation of serious accidents, incidents and severe damage, requirements concerning independent State investigation bodies and the form and content of reports. It may also change the values/numbers in § 2 and in Article 2 ff).

Article 17
Immobilisation and rejection of vehicles

§ 1 A competent authority, another rail transport undertaking or an infrastructure manager may not reject or immobilise railway vehicles to prevent them from running on compatible railway infrastructures if these Uniform Rules, the prescriptions contained in the UTP, the special conditions, if any, for the admission set out by the admitting authority as well as

organisationen om orsakerna till tillbud, olyckor och allvarlig skada i internationell trafik som inträffat på deras territorium. Tekniska expertutskottet får undersöka orsakerna till allvarliga olyckor och tillbud eller allvarlig skada i internationell trafik, för att på så sätt utveckla föreskrifter för konstruktion och drift av järnvägsfordon och annan järnvägsmateriel i UTP:erna och får, om det befinner lämpligt, besluta att beordra den deltagande staten att inom en kort tid upphäva relevanta driftsintyg, konstruktionstypsintyg eller förklaringar som utfärdats.

§ 5 Tekniska expertutskottet får utarbeta och anta ytterligare tvingande regler om utredning av tillbud, olyckor, allvarlig skada, krav rörande oberoende statliga utredningsorgan och utformningen av och innehållet i rapporter. Det kan också ändra värdet/siffrorna i § 2 och artikel 2 ff).

Artikel 17
Rätt att stoppa och avvisa fordon

§ 1 En behörig myndighet, ett annat järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare får inte avvisa eller stoppa järnvägsfordon för att hindra deras drift på kompatibel järnvägsinfrastruktur när dessa enhetliga rättsregler, föreskrifterna i UTP:erna, de eventuella särskilda villkoren för godkännande som satts upp av den godkännande myndigheten och konstrukt-

ditions particulières d'admission définies par l'autorité d'admission ainsi que les prescriptions de construction et d'exploitation contenues dans le RID, sont respectées.

§ 2 Le droit d'une autorité compétente d'inspecter et d'immobiliser un véhicule n'est pas affecté en cas de présomption de non-respect du § 1 ; toutefois, l'examen visant à obtenir la certitude devra être effectué aussi rapidement que possible, et en tous cas, dans un délai de vingt-quatre heures.

§ 3 Néanmoins, si un Etat partie ne suspend, ni ne retire un certificat dans le délai imparti conformément à l'article 5, § 7 ou à l'article 16, § 4, d'autres Etats parties sont habilités à refuser ou à immobiliser le/les véhicule(s) en question.

Article 18
Non-respect des prescriptions

§ 1 Sous réserve du § 2 et de l'article 10a, § 4, lettre c), les conséquences juridiques résultant du non-respect des présentes Règles uniformes et des PTU sont réglées par les dispositions en vigueur dans l'Etat partie dont l'autorité compétente a accordé l'admission à l'exploitation, y compris les règles relatives aux conflits de lois.

§ 2 Les conséquences en droit civil et pénal résultant du non-respect des présentes Règles uniformes et des PTU sont réglées, en ce qui concerne l'infrastructure, par les dispositions en vigueur dans l'Etat partie dans lequel le gestionnaire de l'infrastructure à son

the construction and operation prescriptions contained in RID, are complied with.

§ 2 The right of a competent authority to inspect and immobilise a vehicle is not affected if non-compliance with § 1 is suspected, but the examination to establish certainty should be carried out as quickly as possible and in any case within 24 hours.

§ 3 However, if a Contracting State does not suspend or withdraw a certificate within the limit indicated according to Article 5 § 7 or Article 16 § 4, other Contracting States are entitled to reject or immobilise the vehicle(s) in question.

Article 18
Non-compliance with the prescriptions

§ 1 Subject to § 2 and Article 10 a § 4 c), the legal consequences resulting from failure to comply with these Uniform Rules and the UTP, shall be regulated by the provisions in force in the Contracting State of which the competent authority has granted the first admission to operation, including the rules relating to conflict of laws.

§ 2 The consequences in civil and penal law resulting from failure to comply with these Uniform Rules and the UTP, shall be regulated, so far as concerns the infrastructure, by the provisions in force in the Contracting State in which the infrastructure

ions- och driftsföreskrifterna i RID har iakttagits.

§ 2 Den rätt en behörig myndighet har att inspektera och stoppa ett fordon påverkas inte av om det misstänks att § 1 inte efterlevs, men en undersökning för att säkerställa läget bör utföras så snart som möjligt och allra senast inom 24 timmar.

§ 3 Om en deltagande stat inte upphäver eller återkallar ett intyg inom den tid som anges i artikel 5 § 7 eller artikel 16 § 4, har andra deltagande stater rätt att avvisa eller stoppa fordonet/-n i fråga.

Artikel 18
Åsidosättande av föreskrifter

§ 1 Om inte annat följer av § 2 och av artikel 10a § 4 c ska de rättsliga påföljderna vid åsidosättande av dessa enhetliga rättsregler och av UTP:erna regleras enligt nationell rätt i den deltagande stat vars behöriga myndighet har beviljat det första godkännandet för drift, inbegripet dess lagvalsregler.

§ 2 De civil- och straffrättsliga påföljderna vid åsidosättande av dessa enhetliga rättsregler och UTP:erna ska i fråga om infrastruktur regleras enligt gällande bestämmelser i den deltagande stat där infrastrukturförvaltaren har säte, inbegripet dess lag-

siège, y compris les règles relatives aux conflits de lois.

manager has his place of business, including the rules relating to conflict of laws.

valsregler.

Article 19
Dispositions transitoires

Article 19
Transitional provisions

Artikel 19
Övergångsbestämmelser

§ 1 L'article 3, § 1 s'applique aux véhicules existants, renouvelés et réaménagés. Des dispositions transitoires sont prescrites dans le présent article pour les véhicules qui ont été homologués pour le trafic international en vertu des RIV, RIC ou autres accords internationaux pertinents, et qui font l'objet d'un marquage correspondant.

§ 1 Article 3 § 1 applies to upgraded, renewed and existing vehicles. For vehicles which have been approved for international traffic under RIV, RIC or other pertinent international agreements and which are marked accordingly, transitional provisions are prescribed in this Article.

§ 1 Artikel 3 § 1 tillämpas på uppgraderade, förnyade och befintliga fordon. För fordon som har godkänts för internationell trafik enligt RIV, RIC eller andra relevanta internationella avtal och som är märkta i enlighet härmed, finns övergångsbestämmelser i denna artikel.

§ 2 A la date d'entrée en vigueur des présentes Règles uniformes, les véhicules existants portant le marquage RIV ou RIC comme preuve de leur conformité actuelle aux dispositions techniques de l'accord RIV 2000 (édition révisée du 1er janvier 2004) ou de l'accord RIC respectivement, sont réputés admis à circuler sur les réseaux des Etats parties en fonction de leur compatibilité avec les infrastructures ferroviaires (définie par les marquages sur le wagon) pour lesquelles ils ont été admis par l'un des Etats parties.

§ 2 At the time of entry into force of these Uniform Rules, existing vehicles marked with RIV or RIC as proof of current compliance with the technical provisions of the RIV 2000 agreement (revised edition of 1 January 2004) or the RIC agreement respectively, shall be deemed to be admitted to operation on the networks of the Contracting States in accordance with their compatibility with the railway infrastructures (in respect of the markings on the wagon) for which it is admitted by one of the Contracting States.

§ 2 När dessa enhetliga rättsregler träder i kraft ska befintliga fordon som är RIV eller RIC-märkta som ett bevis för efterlevnanden av bestämmelserna i RIV 2000-avtalet (den omarbetade versionen av den 1 januari 2004) eller RIC-avtalet, anses som godkända för drift på de deltagande staternas nätverk i enlighet med deras kompatibilitet med den järnvägsinfrastruktur (såsom märkningen på vagnen visar) som den godkänts för av en av de deltagande staterna.

§ 2a Les véhicules existants ne portant pas le marquage RIV ou RIC, mais qui ont été admis et dotés d'un marquage conformément aux accords bilatéraux ou multilatéraux entre Etats parties notifiés à l'Organisation sont également réputés admis à circuler sur les réseaux couverts par l'accord concerné.

§ 2a Existing vehicles not marked RIV or RIC but admitted and marked according to bilateral or multilateral agreements between Contracting States notified to the Organisation shall also be deemed to be admitted to operation on the networks covered by the agreement.

§ 2a Befintliga fordon som inte är RIV- eller RIC-märkta utan godkända och märkta i enlighet med bilateral eller multilaterala avtal mellan deltagande stater som organisationen under rättats om, ska också anses som godkända för drift på de nätverk som omfattas av avtalet.

§ 3 L'admission transitoire conformément aux §§ 2 et 2a est valide jusqu'à ce que le

§ 3 The transitional admission according to §§ 2 and 2a is valid until the vehicle

§ 3 Godkännandet för en övergångsperiod enligt 2–2a §§ är giltigt till dess

véhicule nécessite une nouvelle admission conformément à l'article 10, § 11.

§ 4 L'inscription RIV, RIC ou autre marquage sur le véhicule accepté par la Commission d'experts techniques, ainsi que les données stockées dans la base de données prévue à l'article 13, sont considérés comme preuves suffisantes de l'homologation. Toute modification non autorisée de ce marquage est considérée comme une fraude et sera réprimée en vertu de la législation nationale.

§ 5 Indépendamment de cette disposition transitoire, le véhicule et sa documentation doivent être conformes aux dispositions des PTU en vigueur concernant le marquage et la maintenance; la conformité aux dispositions du RID en vigueur, si elles sont applicables, doit être également garantie. La Commission d'experts techniques peut également décider que des dispositions relatives à la sécurité, introduites dans les PTU, doivent être respectées dans un certain délai, indépendamment de toute disposition transitoire.

§ 6 Les véhicules existants ne rentrant pas dans le champ d'application des §§ 2 et 2a peuvent être admis à l'exploitation sur requête d'un demandeur à l'autorité compétente. Cette dernière peut exiger du demandeur des informations techniques complémentaires, c'est-à-dire une analyse de risque et/ou des tests du véhicule, avant d'octroyer une admission d'exploitation complémentaire. Néanmoins, les autorités compétentes doivent prendre pleinement en compte le tableau d'équival-

requires a new admission according to Article 10 § 11.

§ 4 The inscription RIV, RIC, or another marking on the vehicle accepted by the Committee of Technical Experts, together with the data stored in the database indicated in Article 13, shall be considered as sufficient proof of the approval. Unauthorised changing of this marking shall be considered as fraud and prosecuted according to national law.

§ 5 Regardless of this transitional provision, the vehicle and its documentation shall comply with the provisions in force of the UTP concerning marking and maintenance; compliance with the provisions of RID in force shall also be ensured, where applicable. The Committee of Technical Experts may also decide that safety-based provisions introduced in the UTP shall be complied with within a certain deadline regardless of any transitional provisions.

§ 6 Existing vehicles which are not covered by the scope of §§ 2 and 2a can be admitted to operation upon the request of an applicant to a competent authority. The latter may request additional technical information from the applicant, risk analysis and/or vehicle tests before granting a complementary admission to operation. However the competent authorities shall take full account of the equivalence table referred to in Article 13 of the APTU Uniform Rules.

fordonet behöver ett nytt godkännande enligt artikel 10 § 11.

§ 4 Texterna RIV, RIC eller annan märkning som godkänts av tekniska expertutskottet ska, tillsammans med de uppgifter som finns i databasen enligt artikel 13, anses utgöra tillräckligt bevis om godkännandet. Icke auktoriserade ändringar av denna märkning ska anses utgöra bedrägeri och bestraffas i enlighet med nationell rätt.

§ 5 Oberoende av denna övergångsbestämmelse, ska fordonet och dess dokument efterkomma gällande bestämmelser om märkning och underhåll i UTP:erna; i förekommande fall ska efterlevnad av bestämmelserna i RID också garanteras. Tekniska expertutskottet får också besluta att UTP:ernas säkerhetsbestämmelser måste uppfyllas inom en särskild tid, oberoende av alla övergångsbestämmelser.

§ 6 Befintliga fordon som inte omfattas av 2–2a §§ kan godkännas för drift på ansökan till en behörig myndighet. Den senare får begära ytterligare teknisk information från sökande, riskanalys och/eller fordonstest innan ett kompletterande driftsgodkännande beviljas. Den behöriga myndigheten måste dock ta full hänsyn till jämförelsetabellen som anges i artikel 13 i de enhetliga rättsreglerna APTU.

ence prévu à l'article 13 des
Règles uniformes APTU.

§ 7 La Commission d'experts
techniques peut adopter
d'autres dispositions transi-
toires.

Article 20
Différends

Les différends relatifs à
l'admission technique de
véhicules ferroviaires et
d'autres matériels ferroviaires
destinés à être utilisés en
trafic international, peuvent
être portés devant la Com-
mission d'experts techniques
s'ils n'ont pas été réglés par
voie de négociation directe
entre les parties impliquées.
De tels différends peuvent
également être soumis au
tribunal arbitral, conformé-
ment à la procédure prévue
au Titre V de la Convention.

§ 7 The Committee of
Technical Experts may
adopt other transitional pro-
visions.

Article 20
Disputes

Disputes relating to the
technical admission of
railway vehicles and other
railway material intended
to be used in international
traffic, may be dealt with
by the Committee of Tech-
nical Experts if there is no
resolution by direct negoti-
ation between the parties
involved. Such disputes
may also be submitted, in
accordance with the proce-
dure specified in Title V of
the Convention, to the
Arbitration Tribunal.

§ 7 Tekniska expertutskottet
får anta andra övergångs-
bestämmelser.

Artikel 20
Tvister

Tvister om det tekniska god-
kännandet av fordon och
annan järnvägsmateriel av-
sedda att nyttjas i internation-
ell trafik kan hänskjutas till
tekniska expertutskottet, om
inte parterna har lyckats lösa
den genom direkt uppgörelse.
Sådana tvister kan även
underställas en skiljenämnd
enligt det förfarande som
anges i avdelning V i fördra-
get.

Utredningens förslag

Utredningen tar i betänkandet fram underlag för bedömningen om Sverige bör tillträda protokollet av den 3 juni 1999 om ändring av fördraget om internationell järnvägstrafik (COTIF 1999) av den 9 maj 1980. Utredningen lämnar i betänkandet också förslag till de författningsändringar som behövs för ett sådant tillträde.

Utredningen föreslår ändringar och tillägg i lagen om internationell järnvägstrafik och järnvägslagen. Utredningen föreslår också tillägg i bl.a. järnvägsförordningen.

Tillträde till COTIF 1999

Sverige bör tillträda COTIF 1999

Sverige har sedan länge deltagit i det internationella samarbetet på järnvägsområdet och tillträtt COTIF 1980. Ändringsprotokollet har skrivits under av Sverige. Det reviderade fördraget är i huvudsak tillfredsställande från svensk synpunkt. På järnvägsområdet styrs mycket av det Sverige gör av det fördjupade samarbetet inom EU. EU har själv blivit medlem av OTIF och tillträtt protokollet den 1 juli 2011. Delar av COTIF 1999 tillämpas redan i Sverige genom att passagerarförordningen¹ tillämpas, och den införlivar stora delar av CIV (bihang A till COTIF 1999). De facto tillämpar Sverige också sedan den 12 januari 2007 RID i dess lydelse enligt COTIF 1999. Detta följer av Sveriges skyldighet enligt rådets direktiv om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om transport av farligt gods på järnväg.² Sverige kan emellertid inte delta i fackutskottet RID fullt ut förrän Sverige tillträder COTIF 1999.

Mot den här angivna bakgrunden gör utredningen bedömningen att det finns mycket starka skäl för att Sverige ska tillträda protokollet av den 3 juni 1999 om ändring av fördraget om internationell järnvägstrafik (COTIF) av den 9 maj 1980. Utredningens förslag är att Sverige ska tillträda protokollet.

Tillträdet bör ske utan reservationer

Utredningen bedömer att det saknas skäl för Sverige att göra reservationer till COTIF 1999 och att ett tillträde alltså bör ske reservationslöst. Vidare anser utredningen att Sverige inte bör göra undantag för egna medborgare och utlänningar med hemvist i Sverige från tillämpningen av reglerna om transportörens ansvar i fall då resande

¹ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007 av den 23 oktober 2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer.

² Rådets direktiv nr 96/49/EG av den 23 juli 1996 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om transport av farligt gods på järnväg; numera upphävd genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/68/EG av den 24 september 2008 om transport av farligt gods på väg, järnväg och inre vattenvägar.

dödas eller skadas (artikel 2 CIV). Sverige bör inte heller utnyttja den motsvarande undantagsmöjligheten i CUI (artikel 2).

CIV- och CIM-linjer

En medlemsstat har enligt artikel 24.1 i grundfördraget möjlighet att anmäla vissa linjer till sjöss till OTIF:s generalsekreterare. Linjerna förs sedan in i en CIV- eller CIM-lista. Effekten av att en linje förs in i en lista är att CIV respektive CIM blir tillämpliga också på en till järnvägstransporten anslutande sjötransport. Det förutsätter dock att transporten som helhet har en internationell karaktär och omfattas av ett enda avtal (artikel 1.3 CIV och artikel 1.4 CIM). Det kan röra sig om dels tåg färjelinjer där hela järnvägsvagnar med passagerare eller gods transporteras, dels tåg färjelinjer som endast tar passagerare eller gods.

Sverige har redan i dag anmält ett antal CIV- respektive CIM-linjer under COTIF 1980. Enligt utredningens uppfattning finns det inget som talar för att dessa linjer inte ska vara anmälda under COTIF 1999. I samband med tillträdet bör Sverige därför anmäla vissa linjer till sjöss som CIV- och CIM-linjer enligt artikel 24.1 i grundfördraget. Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer ska meddela OTIF vilka linjer som ska införas respektive avföras från respektive lista.

Införlivande av COTIF 1999 i svensk rätt

Inkorporering i lagen om internationell järnvägstrafik

Vid ett införlivande av en internationell konvention kan Sverige välja mellan att inkorporera eller transformera den. Utredningen anser att övervägande skäl talar för en inkorporering. Utredningen föreslår därför att ett införlivande av COTIF 1999 i svensk rätt i huvudsak sker genom inkorporering.

Lagen (1985:193) om internationell järnvägstrafik ändras så att den inkorporerar COTIF 1999 med bihangen CIV, CIM, CUV och CUI (A, B, D och E). Detsamma gäller bestämmelserna om ställande av säkerhet, verkställighet av domar, kvarstad och utmätning, preskription och verkställighet i artiklarna 11, 12 och 32 i grundfördraget. Samtliga dessa bestämmelser är föreskrifter som riktar sig till enskilda och myndigheter. De måste därför införlivas i svensk rätt. Tidigare var dessas motsvarigheter transformerade i svensk lagstiftning (nuvarande 4 § lagen om internationell järnvägstrafik). Unionsrätten (Bryssel I-förordningen³) ska dock tillämpas på dessa bestämmelser. Utredningen gör därför den bedömningen att de processrättsliga bestämmelserna i COTIF 1999 inte längre bör transformeras. Enligt utredningens uppfattning bör alltså ett införlivande av dessa bestämmelser ske genom inkorporering.

³ Rådets förordning (EG) nr 44/2001 av den 22 december 2000 om domstols behörighet och om erkännande och verkställighet av domar på privaträttens område. Detsamma kommer att gälla i den omarbetade versionen 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.

Hela fördragstexten i de franska och engelska versionerna ska finnas som en bilaga till lagen om internationell järnvägstrafik. Liksom tidigare ska en svensk översättning publiceras tillsammans med den engelska och den franska versionen av fördragstexten. Vid konflikter ska den franska versionen ha företräde.

Inkorporering i järnvägslagen och i förordningar

Bihanget ATMF (G) inkorporeras genom en ändring i järnvägslagen (2004:519), medan bihanget APTU (F) inkorporeras genom en ändring i järnvägsförordningen (2004:526). I samband härmed införs i järnvägslagen en möjlighet för regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om sådana tekniska standarder och föreskrifter samt sådant tekniskt godkännande av järnvägsmateriel som avses i APTU och ATMF.

Bihanget RID (C) ska inkorporeras genom att förordningen (2006:311) om transport av farligt gods ändras så att definitionen hänvisar till RID i COTIF 1999.

Övriga ändringar

I artikel 30.2 CIV respektive i artikel 14.2 CUI sägs att ersättningen för förlorat underhåll och inkomstförlust samt ökning av levnadsomkostnaderna i samband med personskada ska bestämmas enligt nationell rätt. Ersättningen får dock inte understiga 175 000 SDR.

I svensk rätt i dag gäller att ersättningen för dessa skador är obegränsad. Utredningen anser dock att det finns skäl för en beloppsbegränsning. Det införs därför en ny bestämmelse i lagen om internationell järnvägstrafik. Begränsningsbeloppet avseende ersättning för förlust av underhåll i samband med dödsfall samt inkomstförlust i samband med personskada ska vid tillämpningen av artikel 30.2 CIV och artikel 14.2 CUI i svensk lag bestämmas till 400 000 SDR per person. Det är en anpassning till vad som kommer att gälla på det sjörättsliga området.

En bestämmelse i grundfördraget ska vidare införlivas genom transformering. Det handlar om bestämmelsen om särskilda dragningsrätter (SDR). Redan i dag tillämpas bestämmelser om särskilda dragningsrätter genom att passagerarförordningen, som i sin tur införlivat denna bestämmelse i CIV, tillämpas. Det finns enbart av den anledningen skäl att i svensk lag förtydliga vad som avses med särskilda dragningsrätter.

Övriga bestämmelser i grundfördraget riktar sig mot staten eller reglerar OTIF som organisation. Det saknas därför skäl att införliva dem med svensk rätt.

Framtida ändringar av COTIF 1999

Internationella överenskommelser antas och ändras i allmänhet vid en diplomatkonferens. För att en sådan överenskommelse eller ändring ska bli bindande för en enskild stat krävs normalt någon form av viljeförklaring (ratifikation eller motsvarande) från den statens regering. I Sverige måste därutöver riksdagen godkänna överenskommelsen eller ändringen om den

förutsätter att svensk lag ändras eller upphävs eller att ny lag stiftas (10 kap. 3 § regeringsformen).

Vissa internationella överenskommelser, däribland COTIF 1999, innehåller föreskrifter om ett förenklat ändringsförfarande. Ändringar i COTIF 1999 kan antas genom majoritetsbeslut av de fördragsslutande staterna. För Sveriges del innebar tidigare det förenklade förfarandet att det var svårt att i tid överföra en beslutad ändring till svensk rätt, eftersom riksdagen först skulle ta ställning till om Sverige skulle anmäla invändning mot en beslutad ändring och därefter pröva frågan om införlivande av de ändringarna.

Mot denna bakgrund infördes, med stöd av nuvarande 10 kap. 9 § regeringsformen, 3 a § i lagen om internationell järnvägstrafik. Enligt bestämmelsen i regeringsformen får riksdagen i fråga om en internationell överenskommelse som har införlivats med svensk lag genom inkorporering föreskriva att framtida ändringar i överenskommelsen automatiskt ska gälla här i landet.

För att inte komplicera förfarandet för framtida ändringar föreslår utredningen att ändringar i CIV, CIM, CUV, CUI och ATMF (bihang A, B, D, E och G) som revisionsutskottet kommer att besluta om ska gälla automatiskt här i riket.

När det gäller APTU och RID föreslår utredningen att dessa bihang införlivas med svensk rätt genom förordning, varför det inte i något fall krävs riksdagens underställande och frågan om förtida inkorporering därmed inte blir aktuell.

Ikraftträdande

De föreslagna bestämmelserna förutsätter ett tillträde till COTIF 1999. Mot bakgrund av att det inte går att förutse exakt när Sverige kommer att tillträda konventionen föreslår utredningen att de nya bestämmelserna ska träda i kraft den dag regeringen bestämmer.

I fråga om en transport som har påbörjats före ikraftträdandet föreslår utredningen att äldre bestämmelser ska tillämpas. Utredningen bedömer att det inte krävs några övergångsbestämmelser i övrigt.

1 Förslag till lag om ändring i lagen (1985:193) om internationell järnvägstrafik

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1985:193) om internationell järnvägstrafik

- dels* att 2 a § och 9 § ska upphöra att gälla,
- dels* att nuvarande 10 § ska betecknas 9 §,
- dels* att 1–4 §§, 7 och 8 §§ och den nya 9 § ska ha följande lydelse,
- dels* att det i lagen ska införas en ny bilaga av följande lydelse,
- dels* att det i lagen ska införas nya rubriker närmast före 1 §, 3–4 §§, och 7–9 §§ av följande lydelse,
- dels* att det i lagen närmast före 5 § ska införas en ny rubrik som ska lyda ”Ansökan om verkställighet”.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

Tillämpningsområde

1 §¹

Denna lag tillämpas på sådan internationell järnvägsbefordran som avses i det i *bilaga 1* intagna fördraget *den 9 maj 1980 om internationell järnvägstrafik (COTIF)* ändrat enligt det protokoll *den 20 december 1990 som är intaget i bilaga 6 till denna lag.*

Denna lag tillämpas på sådan internationell järnvägsbefordran som avses i det i *bilagan* intagna fördraget *om internationell järnvägstrafik (COTIF)* av *den 9 maj 1980 i dess lydelse enligt ändringsprotokollet av den 3 juni 1999.*

2 §²

I fråga om sådan internationell järnvägsbefordran av resande som avses i bihang A till fördraget gäller som svensk lag bihanget i dess franska lydelse

1. ändrat enligt dels det protokoll den 21 december 1989 som är intaget i bilaga 2 till denna lag, dels det protokoll som nämns i 1 § och

2. kompletterat med punkterna 1–4 i de tillägsbestämmelser som är

Artiklarna 11, 12 och 32 i COTIF samt bihang A om internationell transport av resande på järnväg, bihang B om internationell transport av gods på järnväg, bihang D om nyttjande av vagnar i internationell järnvägstrafik och bihang E om nyttjande av infrastruktur i internationell järnvägstrafik till COTIF gäller som svensk lag.

Den franska texten har företräde framför de tyska och engelska

¹ Senaste lydelse 1995:369.

² Senaste lydelse 1995:369.

De franska och engelska texterna samt en översättning av dessa till svenska finns intagna som en bilaga till denna lag.

EU-rättsliga bestämmelser

3 §³

I fråga om sådan internationell järnvägsbefordran av gods som avses i bihang B till fördraget gäller som svensk lag bihanget, med undantag av bestämmelserna i bilaga 1 (RID), i dess franska lydelse

1. ändrat enligt dels de protokoll som nämns i 2 § 1, dels det protokoll den 31 maj 1990 som är intaget i bilaga 3 till denna lag och

2. kompletterat med punkterna 1–7 i de tilläggsbestämmelser som är intagna i bilaga 5 till lagen.

Bestämmelser om järnvägs-transporter av passagerare finns i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007 av den 23 oktober 2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer.⁴

Automatisk ändring i bihang A, B, D eller E

3 a §⁵

Om revisionsutskottet inom OTIF har beslutat om en för Sverige bindande ändring i bihang A eller bihang B till fördraget, skall ändringen gälla här i riket från och med den dag då ändringen träder i kraft enligt fördraget.

Om revisionsutskottet inom OTIF har beslutat om en för Sverige bindande ändring i bihang A, B, D, eller E till COTIF, ska ändringen gälla i Sverige från och med den dag då ändringen träder i kraft enligt COTIF.

CIV- och CIM-listorna

4 §

En utländsk dom som grundas på fördraget får verkställas i Sverige, om domen

1. har meddelats av en domstol som är behörig enligt fördraget,

2. har vunnit laga kraft,

3. får verkställas enligt reglerna i det land där den har meddelats och

4. har förklarats verkställbar

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer beslutar vilka linjer till sjöss som ska föras in i eller strykas från CIV- respektive CIM-listan, samt meddelar detta till generalsekreteraren i Mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik (OTIF).

³ Senaste lydelse 1995:369.

⁴ EUT L 315, 3.12.2007, s. 14 (Celex nr 32007R1371).

⁵ Senaste lydelse 1991:1523.

efter ansökan enligt 5 §.

En förlikning i tvist angående en befordran som omfattas av fördraget likställs med en sådan dom som avses i första stycket, om förlikningen har träffats inför en domstol som är behörig enligt fördraget. Detsamma gäller en skiljedom som har meddelats enligt fördraget och som gäller ett trafikföretag eller en trafikant.

Första och andra styckena gäller inte i fråga om ett åläggande för käranden att, förutom rättegångskostnader, betala skadestånd på grund av att hans talan har ogillats.

Särskilda dragningsrätter

7 §

Om ett sådant skiljeförfarande som avses i fördraget inleds, avbryts preskription med den verkan som anges i 7 § preskriptionslagen (1981:130).

Med särskilda dragningsrätter avses de av den Internationella valutafonden använda särskilda dragningsrätterna (SDR).

När det förs talan om ersättning enligt COTIF eller enligt den förordning som anges i 3 §, ska omräkning till svenska kronor ske efter kursen den dag då domen meddelas. Kronans värde ska bestämmas i enlighet med den beräkningsmetod som Internationella valutafonden den dagen tillämpar för sin verksamhet och sina transaktioner.

Begränsning av transportörens och infrastrukturförvaltarens ansvar

8 §

Om ett utländskt trafikföretag har en fordran mot ett trafikföretag i Sverige på grund av en befordran som omfattas av fördraget, får fordringen beläggas med kvarstad eller utmätas endast på grund av ett avgörande av en domstol i den stat till vilken det utländska företaget hör.

När artikel 30.2 i bihang A eller artikel 14.2 i bihang E till COTIF tillämpas, är transportörens respektive infrastrukturförvaltarens ansvar begränsat till 400 000 SDR.

10 §

Kan parterna i fall som avses i *bihang A artikel 48 § 2* eller i *bihang B artikel 52 § 2* inte enas om en viss sakkunnig, *skall* tingsrätten i den ort där godset *eller resgodset* finns efter ansökan förordna sakkunnig.

9 §

Kan parterna i fall som avses i *artikel 54.3 i bihang A* eller i *artikel 42.3 i bihang B* inte enas om en viss sakkunnig, *ska* tingsrätten i den ort där godset, *resgodset eller fordonet, som transporterats tillsammans med den resande,* finns efter ansökan förordna *en* sakkunnig.

-
1. Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.
 2. I fråga om en transport som har påbörjats före ikraftträdandet tillämpas äldre bestämmelser.

Förteckning över remissinstanserna

Prop. 2014/15:58
Bilaga 4

Efter remiss har yttranden över betänkandet avgetts av Hovrätten för Västra Sverige, Malmö tingsrätt, Justitiekanslern, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Stockholms universitet, Trafikverket, Sjöfartsverket, Transportstyrelsen, Statskontoret, Konkurrensverket, Konsumentverket, Trafikanalys, Allmänna reklamationsnämnden, A-Train AB, Branschföreningen Tågoperatörerna, Näringslivets transportråd och Svensk kollektivtrafik,

Uppsala universitet, Statens väg- och trafikforskningsinstitut och Sveriges Kommuner och Landsting har avstått från att yttra sig.

Lagrådsremissens lagförslag

Förslag till lag om internationell järnvägstrafik

Härigenom föreskrivs följande.

Lagens tillämpningsområde

1 § Denna lag tillämpas på sådan järnvägstrafik som regleras i fördraget om internationell järnvägstrafik (COTIF) av den 9 maj 1980 i dess lydelse enligt ändringsprotokollet av den 3 juni 1999.

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).

Bestämmelsen i 3 § tillämpas även vid internationell järnvägstrafik som omfattas av tågpassagerarförordningen.

Internationella bestämmelser som ska gälla som svensk lag

2 § Som svensk lag ska gälla originaltexterna av bestämmelserna i fördragets

1. artiklar 9, 11, 12 och 32,
2. bihang A för avtal om internationell transport av resande på järnväg,
3. bihang B för avtal om internationell transport av gods på järnväg,
4. bihang D för avtal om nyttjande av vagnar i internationell järnvägstrafik, och
5. bihang E för avtal om nyttjande av infrastruktur i internationell järnvägstrafik.

Första stycket gäller inte till den del bestämmelserna uteslutande reglerar de fördragsslutande staternas förpliktelser mot varandra eller mot Mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik (OTIF).

Om originaltexterna skiljer sig åt, gäller den franska texten.

De franska och engelska originaltexterna av fördraget i de delar som anges i första stycket och en översättning av dessa till svenska finns intagna som en bilaga till denna lag.¹

Ansvarsbegränsning för dödsfall och personskada

3 § Vid dödsfall och personskada har transportören eller infrastrukturförvaltaren rätt att begränsa sitt ansvar till 400 000 särskilda dragningsrätter (SDR) per resande vid en och samma olycka, när det är fråga om sådan ersättning som avses i artiklarna 27.2 och 28 b i bihang A, artiklarna 11.2 och 12 b i bihang E och, om avtalet gäller en internationell transport, artiklarna 27.2 och 28 b i bilaga I till tågpassagerarförordningen.

¹ Här återfinns bilagan, tillsammans med övriga delar av fördraget, som bilaga 1 till lagrådsremissen.

Verkställbarhet

4 § En ansökan om att en utländsk dom eller annan utländsk exekutionstitel ska förklaras verkställbar enligt artikel 12 eller 32 i fördraget 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 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.

Om det finns anledning till det, får tingsrätten kräva att handlingar som har getts in i ärendet ska förses med bevis om utfärdarens behörighet. Beviset ska vara utställt av en svensk beskickning eller konsul eller av chefen för justitieförvaltningen i den stat där exekutionstiteln har upprättats. Om en handling inte är skriven på svenska, danska eller norska, ska även en bestyrkt översättning till svenska av handlingen ges in. Tingsrätten får medge undantag från kravet på översättning.

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

Verkställighet

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

Revisionsutskottets bindande ändringar

6 § Om revisionsutskottet inom OTIF har beslutat om en för Sverige bindande ändring av artikel 9 i fördraget eller av bihang A, B, D eller E, ska ändringen gälla i Sverige från och med den dag då ändringen träder i kraft enligt fördraget.

Beslut om sakkunnig

7 § Om parterna i ett fall som avses i artikel 54 i bihang A eller i artikel 42 i bihang B inte kan enas om en viss sakkunnig, ska tingsrätten i den ort där godset, resgodset eller fordonet finns efter ansökan utse en sakkunnig.

-
1. Denna lag träder i kraft den dag som regeringen bestämmer.
 2. Genom lagen upphävs lagen (1985:193) om internationell järnvägstrafik.
 3. Den upphävda lagen gäller dock fortfarande för transport som har påbörjats före ikraftträdandet.

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 tre nya paragrafer, 1 kap. 2 b, 2 c och 6 §§, och närmast före 1 kap. 2 b § en ny rubrik av följande lydelse.

Lydelse enligt SFS 2014:1347

Föreslagen lydelse

1 kap.

2 §

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 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 (2015:000) om internationell järnvägstrafik.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

Internationella bestämmelser som ska gälla som svensk lag

2 b §

Som svensk lag ska gälla originaltexterna av bestämmelserna i bilag G om tekniskt godkännande av järnvägsmateriel som används i internationell trafik i fördraget om internationell järnvägstrafik (COTIF) av den 9 maj 1980 i dess lydelse enligt ändringsprotokollet av den 3 juni 1999.

Första stycket gäller inte till den del bestämmelserna reglerar de fördragsslutande parternas förpliktelser mot varandra eller mot Mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik (OTIF).

Om originaltexterna skiljer sig åt, gäller den franska texten.

De franska och engelska originaltexterna samt en översättning av

dessas till svenska finns intagna som en bilaga till denna lag.¹

2 c §

Om revisionsutskottet inom OTIF har beslutat om en för Sverige bindande ändring av bihang G, ska ändringen gälla i Sverige från och med den dag då ändringen träder i kraft enligt fördraget.

6 §

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om sådant tekniskt godkännande av järnvägsmateriel som avses i det bihang som anges i 2 b §.

Denna lag träder i kraft den dag som regeringen bestämmer.

¹ Här återfinns bilagan, tillsammans med övriga delar av fördraget, som bilaga 1 till lagrådsremissen.

Förslag till lag om ändring i lagen (1976:661) om immunitet och privilegier i vissa fall

Härigenom föreskrivs att bilagan till lagen (1976:661) om immunitet och privilegier i vissa fall¹ ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Bilaga²

Immunitet och/eller privilegier gäller för följande

Tillämplig internationell överenskommelse

Internationella organ

Fysiska personer

33. Mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik (OTIF)

Medlemsstaternas representanter i organisationen, personer med tjänst hos organisationen och sakkunniga utsedda av organisationen

Fördraget den 9 maj 1980 om internationell järnvägstrafik (COTIF)

Föreslagen lydelse

Bilaga

Immunitet och/eller privilegier gäller för följande

Tillämplig internationell överenskommelse

Internationella organ

Fysiska personer

33. Mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik (OTIF)

Medlemsstaternas representanter i organisationen, personer med tjänst hos organisationen och sakkunniga utsedda av organisationen

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

Denna lag träder i kraft den dag som regeringen bestämmer.

¹ Lagen omtryckt 1994:717.

² Senaste lydelse 2014:412 (jfr 2014:882).

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

Prop. 2014/15:58
Bilaga 5

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

Nuvarande lydelse

Lagen *skall ej* tillämpas på brev-
befordran, begravningstransporter
eller befordran av flyttsaker.

Lagen *skall* inte heller tillämpas
på sådan befordran på väg som *är*
underkastad fördraget den
9 maj 1990 om internationell järn-
vägtransport eller som en järnväg
i annat fall utför inom Sverige till
fullgörande av avtal om befordran
av gods på järnväg.

Föreslagen lydelse

2 §¹

Lagen *ska inte* tillämpas på brev-
befordran, begravningstransporter
eller befordran av flyttsaker.

Lagen *ska* inte heller tillämpas
på sådan befordran på väg som
omfattas av lagen (2015:000) om
internationell järnvägstrafik eller
som en järnväg i annat fall utför
inom Sverige till fullgörande av
avtal om befordran av gods på
järnväg.

Denna lag träder i kraft den dag som regeringen bestämmer.

¹ Senaste lydelse 1998:484.

Förslag till lag om ändring i järnvägstrafiklagen (1985:192)

Härigenom föreskrivs att 2 kap. 1 § järnvägstrafiklagen (1985:192) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 kap.

1 §¹

Detta kapitel tillämpas på befordran av resande med järnväg i allmän inrikes trafik. På befordran i trafik med utlandet tillämpas kapitlet endast om något annat inte följer av *fördraget den 9 maj 1980 om internationell järnvägstrafik*.

Detta kapitel tillämpas på befordran av resande med järnväg i allmän inrikes trafik. På befordran i trafik med utlandet tillämpas kapitlet endast om något annat inte följer av *lagen (2015:000) om internationell järnvägstrafik*.

Denna lag träder i kraft den dag som regeringen bestämmer.

¹ Senaste lydelse 1995:370.

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

Lydelse enligt SFS 2014:1346

Föreslagen lydelse

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. sjölagen (1994:1009),
2. rådets förordning (EG) nr 2027/97 av den 9 oktober 1997 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar avseende luftransport av passagerare och deras bagage,
3. lagen (2010:510) om lufttransporter,
4. Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007 av den 23 oktober 2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer,
5. järnvägstrafiklagen (1985:192), eller
6. lagen (1985:193) om inter- 6. lagen (2015:000) om inter-
nationell järnvägstrafik. nationell 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 dag som regeringen bestämmer.

Lagrådets yttrande

Utdrag ur protokoll vid sammanträde 2014-12-16

Närvarande: F.d. justitieråden Severin Blomstrand och Annika Brickman samt justitierådet Johnny Herre.

Modernare regler för internationell järnvägstrafik

Enligt en lagrådsremiss den 11 december 2014 (Justitiedepartementet) har regeringen beslutat inhämta Lagrådets yttrande över förslag till

1. lag om internationell järnvägstrafik,
2. lag om ändring i järnvägslagen (2004:519),
3. lag om ändring i lagen (1976:661) om immunitet och privilegier i vissa fall,
4. lag om ändring i lagen (1974:610) om inrikes vägtransport,
5. lag om ändring i järnvägstrafiklagen (1985:192),
6. lag om ändring i lagen (1992:1672) om paketresor.

Förslagen har inför Lagrådet föredragits av rättssakkunniga Mikael Hjort och Johan Nordin.

Lagrådet lämnar förslagen utan erinran.

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 5 mars 2015

Närvarande: Statsministern S Löfven, ordförande, och statsråden
Å Romson, Y Johansson, M Johansson, K Persson, S-E Bucht,
P Hultqvist, H Hellmark Knutsson, I Lövin, Å Regnér, M Andersson,
A Ygeman, A Johansson, P Bolund, M Kaplan, A Bah Kuhnke,
A Strandhäll, A Shekarabi, G Wikström, A Hadzialic

Föredragande: statsrådet M Johansson

Regeringen beslutar proposition 2014/15:58 Modernare regler för
internationell järnvägstrafik

Författningsrubrik

**Bestämmelser som inför, ändrar, upphäver eller
upprepar ett normgivningsbemyndigande**

Lag om ändring i
järnvägslagen
(2004:519)

1 kap. 6 §