

Regeringens proposition till Riksdagen om godkännande av ändringarna i konventionen om internationell järnvägstrafik (COTIF) och med förslag till lag om sätande i kraft av de bestämmelser i ändringarna i konventionen som hör till området för lagstiftningen

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås att riksdagen godkänner ändringarna av konventionen om internationell järnvägstrafik (COTIF) i enlighet med tilläggsprotokollet av den 3 juni 1999 och att riksdagen antar en lag om sätande i kraft av de bestämmelser i ändringarna i konventionen som hör till området för lagstiftningen. Konventionen är ett avtal med delad behörighet och en del av bestämmelserna hör till Europeiska gemenskapernas exklusiva behörighet och en del till Europeiska unionens medlemsstaters behörighet.

Konventionen med bilagor innehåller bestämmelser om den mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik (OTIF) och internationell järnvägsbefordran av resande och transport mellan avtalsstater-

na, transport av farligt gods, rullande järnvägsmateriel, utnyttjandet av bannätet och tekniska standarder för rullande järnvägsmateriel och godkännande av dessa. Till organisationen hör 41 medlemsstater, dvs. samtliga medlemsstater i Europeiska unionen och de flesta övriga europeiska staterna samt vissa stater i Nordafrika och Mellanöstern.

Konventionen blir tillämplig i Finland endast i begränsad utsträckning. Konventionens bestämmelser om järnvägstransport och transport av farligt gods motsvarar i huvuddrag de bestämmelser som gäller i Finland. Lagen avses träda i kraft genom förordning av republikens president enligt nuvarande uppskattning under år 2005.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL	1
INNEHÅLLSFÖRTECKNING.....	2
ALLMÄN MOTIVERING.....	4
1. Nuläge	4
1.1. Lagstiftning och praxis.....	4
COTIF 1980	4
Nationell lagstiftning	4
Europeiska gemenskapens lagstiftning.....	5
2. COTIF 1999.....	5
2.1. Konventionens mål och huvudsakliga innehåll.....	5
2.2. Behörighetsfördelningen mellan medlemsstaterna och Europeiska ge- menskapen.....	5
3. Propositionens mål och de viktigaste förslagen	6
3.1. Propositionens mål.....	6
3.2. Förbehåll som tillåts i konventionen	6
4. Propositionens verkningar	6
5. Beredningen av propositionen	8
5.1. Konventionsförhandlingar.....	8
5.2. Förhandlingar i Europeiska unionens institutioner om Europeiska ge- menskapens anslutning till konventionen.....	8
5.3. Beredning i Finland.....	8
6. Andra omständigheter som inverkat på propositionens innehåll	8
DETALJMOTIVERING.....	9
1. 1999 års COTIF-konvention	9
Protokoll om ändring av konventionen om internationell järnvägstrafik (COTIF).....	9
Den ändrade COTIF-konventionen.....	9
<i>Avdelning I. Allmänna bestämmelser</i>	9
Protokoll om privilegier och immunitet för mellanstatliga organisationen för in- ternationell järnvägstrafik (OTIF)	12
Enhetliga rättsregler för avtal om internationell järnvägsbefordran av resande (CIV).....	12
Enhetliga rättsregler för avtal om internationell järnvägstransport av gods (CIM).....	14
Reglemente om internationell järnvägstransport av farligt gods (RID)	16
Enhetliga rättsregler för avtal om användning av fordon i internationell järn- vägstrafik (CUV)	16
Enhetliga rättsregler för avtal om användning av infrastruktur i internationell järnvägstrafik (CUI)	17
Enhetliga rättsregler för validering av tekniska standarder och antagande av en- hetliga tekniska föreskrifter att tillämpa på järnvägsmateriel avsedd att använ- das i internationell trafik (APTU).....	17

Enhetliga rättsregler för tekniskt godkännande av järnvägsmateriel avsedd att användas i internationell trafik (ATMF).....	18
2. Motivering	19
3. Ikraftträdande.....	20
4. Behovet av riksdagens samtycke	21
5. Behandlingsordning.....	23
LAGFÖRSLAGEN.....	25
om sättande i kraft av de bestämmelser i ändringarna i konventionen om internationell järnvägstrafik (COTIF) som hör till området för lagstiftningen	25
BILAGOR	27

ALLMÄN MOTIVERING

1. Nuläge

1.1. Lagstiftning och praxis

COTIF 1980

Genom den i Bern den 9 maj 1980 ingångna konventionen om internationell järnvägstrafik (COTIF), (FördrS 5/1985), nedan COTIF-konventionen, 1980 bildades mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik (OTIF). I finsk lagstiftning går avtalet under namnet COTIF-konventionen medan man inom Europeiska gemenskapens lagstiftning använder termen COTIF-fördraget. Konventionen omfattar förutom den egentliga konventionen ett protokoll om privilegier och immunitet för mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik (OTIF) och som bihang A enhetliga rättsregler för avtal om internationell järnvägsbefordran av resande och resgods (CIV) och som bihang B enhetliga rättsregler för avtal om internationell järnvägstransport av gods (CIM). Till CIM ansluter sig dessutom ett reglemente som gäller internationell järnvägstransport av farligt gods (RID).

Vid ratificeringen av konventionen har Finland med stöd av artikel 3 i CIV förbehållit sig rätten att inte tillämpa bestämmelserna om ansvar för resandes dödsfall eller skador när en olycka inträffar i Finland och den resande är finsk medborgare eller stadigvarande bosatt i Finland.

COTIF-konventionen ändrades genom ett protokoll upprättat i Vilnius den 3 juni 1999, nedan ändringsprotokollet.

Nationell lagstiftning

Nationell lagstiftning motsvarande konventionen finns i flera lagar. Transporträttsliga frågor regleras i järnvägstransportlagen (1119/2000), som täcker både järnvägstransporter och godstransport i direkt anslutning till järnvägstransport. Lagen tillämpas också på befordran av resande. På skador som gäller resande och deras bruksföremål tillämpas lagen om ansvar i spårtrafik (113/1999). La-

gen om ansvar i spårtrafik gäller i övrigt i huvudsak skador som orsakas en tredje part.

Om användningen av statens bannät föreskrivs i järnvägslagen, som trädde i kraft den 15 mars 2003 (198/2003). Om de tekniska kraven på och godkännandet av järnvägsfordon föreskrivs i lagen om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet (561/2002), nedan lagen om järnvägssystemets driftskompatibilitet, och en med stöd av lagen om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet utfärdad förordning av statsrådet (765/2002). Dessutom har Banförvaltningscentralen utfärdat föreskrifter om tekniska krav för järnvägsfordon. Beträffande avtal om användningen av järnvägsfordon finns tills vidare ingen nationell lagstiftning.

I järnvägstransportlagen föreskrivs om järnvägstransport som ett järnvägsföretag har förbundigt sig att utföra. Lagens bestämmelser är tvingande lagstiftning när det gäller passagerare och andra personer i konsumentställning. I lagen föreskrivs om rättigheter och skyldigheter när det gäller befordringsavtal som ingåtts mellan ett järnvägsföretag och en kund. När det gäller skador som orsakas resande tillämpas dock lagen om ansvar i spårtrafik.

I lagen om ansvar i spårtrafik föreskrivs om ersättning för skador som orsakas i spårtrafik. I fråga om befordringsavtal är lagen tillämplig endast när det gäller skador som orsakats resande.

I lagen om transport av farliga ämnen (719/1994) och i bestämmelser om utfärdats med stöd av den föreskrivs bl.a. om transport av farliga ämnen på järnväg. Bestämmelserna om dessa transporter är i huvudsak detaljerade och mycket tekniska till sin natur. Bestämmelserna grundar sig på transportbestämmelser som utarbetats i fackutskottet RID och på rådets direktiv 96/49/EG om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om transport av farligt gods på järnväg, nedan RID-ramdirektivet.

I järnvägslagen föreskrivs bl.a. om utnyttjandet av bannätet och fördelningen av bankapaciteten mellan järnvägsföretag. I sam-

band med att järnvägslagen trädde i kraft överfördes bemyndigandet att meddela tekniska föreskrifter genom beslut av Banförvaltningscentralen till lagen om driftskompatibilitet, i vilken det också föreskrivs om tekniska och operativa krav som enligt gemenskapsrätten gäller användningen av bannätet.

Europeiska gemenskapens lagstiftning

Om rätten att transportera resande och gods finns ingen gemenskapslagstiftning. COTIF 1999 innehåller dock bestämmelser om sådant som hör till området för gemenskapsrätten. Om transport av farligt gods på järnväg föreskrivs i RID-ramdirektivet. Om utnyttjandet av bannätet föreskrivs i rådets direktiv 91/440/EEG om utvecklingen av gemenskapens järnvägar (ändrat genom direktiv 2001/12/EG) samt i Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/14/EG om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg.

Om tekniska och operativa krav på järnvägssystemet samt kontroll, godkännande och användning av delsystem föreskrivs i rådets direktiv 96/48/EG om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg och Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/16/EG om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg.

2. COTIF 1999

2.1. Konventionens mål och huvudsakliga innehåll

COTIF-konventionen från 1999 innehåller ett protokoll om ändring av konventionen om internationell järnvägstrafik (COTIF) och ett protokoll om privilegier och immunitet för mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik (OTIF).

Den ändrade COTIF-konventionen har följande sju bihang:

1) Enhetliga rättsregler för avtal om internationell järnvägsbefordran av resande (CIV; bihang A till konventionen), nedan rättsreglerna CIV,

2) Enhetliga rättsregler för avtal om internationell järnvägstransport av gods (CIM; bihang B till konventionen), nedan rättsreglerna CIM,

3) Reglemente om internationell järnvägstransport av farligt gods (RID; bihang C till konventionen), nedan RID-reglementet,

4) Enhetliga rättsregler för avtal om användning av fordon i internationell järnvägstrafik (CUV; bihang D till konventionen), nedan rättsreglerna CUV,

5) Enhetliga rättsregler för avtal om användning av infrastruktur i internationell järnvägstrafik (CUI; bihang E till konventionen), nedan rättsreglerna CUI,

6) Enhetliga rättsregler för validering av tekniska standarder och antagande av enhetliga tekniska föreskrifter att tillämpa på järnvägsmateriel avsedd att användas i internationell trafik (APTU; bihang F till konventionen), nedan rättsreglerna APTU,

7) Enhetliga rättsregler för tekniskt godkännande av järnvägsmateriel avsedd att användas i internationell trafik (ATMF; bihang G till konventionen), nedan rättsreglerna ATMF.

Bestämmelserna i bihang A, B och C motsvarar i huvudsak innehållet i 1980 års COTIF-konvention. Syftet med ändringarna är att åstadkomma en tydligare och enhetligare reglering av internationella järnvägstransporter. Bihangen D-G innehåller konventionsbestämmelser om sådan internationell järnvägstrafik som fler än ett järnvägsföretag kan bedriva på de olika avtalsstaternas territorium. Bestämmelserna förpliktar dock inte en medlemsstat att öppna sitt järnvägsnät för konkurrens. Om en medlemsstats bannät har öppnats för konkurrens, blir bestämmelserna i konventionen tillämpliga som sådana på internationell trafik, om inte annat föranleds av medlemsstatens förklaringar eller förbehåll eller av gemenskapsrätten.

2.2. Behörighetsfördelningen mellan medlemsstaterna och Europeiska gemenskapen

COTIF-konventionen är ett avtal med delad behörighet, dvs. bestämmelserna hör dels till var och en av medlemsstaternas och dels till Europeiska gemenskapens behörighet. Grän-

sen mellan gemenskapens och medlemsstaternas behörighet är inte entydig och konventionen innehåller inte heller någon bestämmelse som skulle ange hur behörigheten är fördelad. Europeiska gemenskapen skall ansluta sig till COTIF 1999 och avsikten är att i konventionen bl.a. klargöra behörighetsfördelningen mellan Europeiska gemenskapen och medlemsstaterna.

Vid sidan om de nationella domstolarna har också Europeiska gemenskapernas domstol behörighet att tolka bestämmelser som ingår i ett avtal med delad behörighet. EG-domstolen kan med stöd av domstolens rättspraxis anses ha behörighet att tolka sådana bestämmelser i konventionen som hör till gemenskapens exklusiva behörighet också när de i ett enskilt fall tillämpas i en fråga som hör till medlemsstaternas behörighet.

3. Propositionens mål och de viktigaste förslagen

3.1. Propositionens mål

Syftet med propositionen är att godkänna och sätta i kraft 1999 års COTIF-konvention till den del som bestämmelserna i ändringarna i konventionen hör till Finlands behörighet. Avsikten är att riksdagen godkänner ändringarna i konventionen och antar en lag om sättande i kraft av de bestämmelser i ändringarna i konventionen som hör till området för lagstiftningen. Om ikraftträdandet av lagen föreskrivs genom förordning av republikens president. I lagen ingår också utöver den egentliga ikraftträdelsebestämmelsen vissa bestämmelser som kompletterar konventionens bestämmelser.

3.2. Förbehåll som tillåts i konventionen

Enligt artikel 5 om sättande i kraft av ändringsprotokollet till 1999 års COTIF-konvention kan förklaringar och förbehåll enligt artikel 42 § 1 göras innan konventionen träder i kraft. Förbehåll och förklaringar kan också göras under konventionens giltighetstid angående vilket bihang till konventionen som helst eller angående enstaka bestämmelser, om ett förbehåll eller en förklaring är uttryckligen tillåten för deras del.

Medlemsstaten kan begränsa tillämpningen av rättsreglerna CIV och CIM till endast en del av bannätet (artikel 1 § 6 i rättsreglerna CIV och CIM). En medlemsstat kan också ställa sina medborgare och personer som är varaktigt bosatta i staten utanför tillämpningsområdet för rättsreglerna CIV när det gäller bestämmelserna om dödsfall och skador på statens territorium (artikel 2 § 1 i rättsreglerna CIV). Avvikelser från bestämmelserna i CIV och CIM är möjliga också i fråga om transitotrafik genom en tredje stat vid trafik mellan två gränstationer (artikel 4 § 1 och 2 i rättsreglerna CIV och CIM). Medlemsstaterna i konventionen får också ingå bilaterala fördrag som avviker från rättsreglerna CIV och CIM.

Enligt artikel 9 § 1 i bihang F kan en medlemsstat avge en motiverad förklaring om att den inte kommer att tillämpa en teknisk standard eller teknisk föreskrift på sitt område.

Avsikten är att Finland inte använder sig av rätten att göra förbehåll. Skillnaderna mellan den nationella regleringen och rättsreglerna CIV är så små, att ett förbehåll enligt den gällande modellen i praktiken inte är av större betydelse. Därför är det inte heller motiverat att göra en sådan förklaring som avses i artikel 2 i rättsreglerna CIV.

4. Propositionens verkningar

De förslag som ingår i propositionen kan bedömas främja järnvägstrafiken mellan medlemsstaterna genom de allmäneuropeiska harmoniserade krav som tillämpas enhetligt i samtliga medlemsstater i konventionen. Propositionens verkningar när det gäller trafikföretag uppskattas bli obetydliga, eftersom det tills vidare endast är VR Aktiebolag som bedriver järnvägstrafik i Finland och endast cirka tre procent av bolagets godstrafik går till en medlemsstat i COTIF-konventionen. Det kan inte anses troligt att Ryssland ansluter sig till konventionen åtminstone inom den närmaste framtiden.

Rättsreglerna CIM och CIV tillämpas i regel på internationella transporter mellan medlemsstaterna. I Finland tillämpas rättsreglerna CIM inom godstrafiken på samtrafiken via Torneå och Haparanda vid det enda gränsövergångsstället för landtrafik, där till-

lämpningen av konventionen är obligatorisk. På årsnivå uppgår dessa godstrafiktransporter sammanlagt till ca 200 000 ton.

I godstrafiken tillämpas rättsreglerna CIM också på sådana transporter till sjöss som har införts i de listor över linjer som har anmälts till OTIF:s centralbyrå. Enligt 1980 års COTIF-konvention sköts endast ett liten andel av järnvägstrafikens containertransporter på linjer till sjöss som anmälts till OTIF i enlighet med rättsreglerna CIM. Tågfärjorna som trafikerar rutter från Finland till Sverige och Tyskland trafikerar inte linjer som införts i CIM-listorna över linjer.

Enligt artikel 24 i 1999 års COTIF-konvention och artikel 1 § 4 i CIM kan rättsreglerna CIM tillämpas på linjer till sjöss som anmälts till OTIF:s centralbyrå. Avsikten är att i samband med ratificeringen av COTIF 1999 på nytt gå igenom vilka linjer som skall införas på listan över linjer.

Rättsreglerna CIM tillämpas emellertid nästan inte alls på dessa transporter, eftersom VR Aktiebolag ingår separata transportavtal för sin andel av transporterna. Detta gäller både tågfärjetrafiken till Sverige och Tyskland och järnvägssamtrafiken mellan Torneå och Haparanda. Enligt kommunikationsministeriets uppfattning är trafikidkarnas avsikt att det nuvarande förfarandet med s.k. avbruten trafik skall fortsätta när det gäller tågfärjetrafiken, dvs. att varje transportör ansvarar för sin del av transporten med egna fraktsedlar. En övergång till trafik enligt rättsreglerna CIM ökar transportörernas administrativa kostnader och kan ändra på transportörernas inbördes ansvarighet för skador.

I Finland finns när det gäller persontrafik ingen sådan egentlig gränstrafik mellan COTIF:s medlemsstater som skulle omfattas av rättsreglerna CIV. När det gäller persontrafik begränsas också tillämpningen av de enhetliga rättsreglerna CIV till sådana internationella resebiljetter som i Finland närmast används av turister, t.ex. Interrail- och Scanrailbiljetter. Uppskattningsvis görs mindre än en procent av resorna inom persontrafiken i Finland med CIV-resebiljetter. Avsikten är att de nuvarande linjerna till sjöss skall ingå i tillämpningsområdet för rättsreglerna CIV.

Inom persontrafiken har VR Aktiebolag inga sådana transportrutter som rättsreglerna

CIV kan tillämpas på. För Finlands del är rättsreglerna CIV av betydelse endast när det i Finland säljs internationella biljetter till transporter mellan COTIF:s medlemsstater eller transporten i Finland ansluter till en internationell transport. Också till denna del kan propositionens verkningar anses vara obetydliga.

Rättsreglerna i de nya bihangen till 1999 års COTIF-konvention kan i praktiken leda till att det ingås få transportavtal som hör till tillämpningsområdet för COTIF-konventionen. Ett finländskt transportföretag kan åläggas skyldigheter genom sådana bestämmelser i konventionen som inte har någon motsvarighet i nationell rätt, t.ex. avtalsförfarandet när det gäller utnyttjande av järnvägsfordon eller infrastruktur.

Om transport av farligt gods på järnväg föreskrivs i RID-ramdirektivet. I direktivet förutsätts att de nationella bestämmelserna om transport av farligt gods på järnväg i medlemsstaterna överensstämmer med RID-reglementet. På transporter mellan medlemsstaterna och tredje länder skall enligt direktivet också RID-reglementet tillämpas. Ett undantag från detta utgör transporter mellan vissa stater som tillhört det forna Sovjetunionen och medlemsstaterna. På dessa transporter kan också avvikande bestämmelser tillämpas om säkerhetsnivån bibehålls och transporten sker med materiel från stater som tillhört det forna Sovjetunionen (artikel 7). Detta gör det möjligt att Finland i fråga om trafik i Ryssland kan tillämpa den bilaterala överenskommelsen om järnvägssamtrafik mellan Finland och Ryssland.

Den finska rättsordningen har i sin helhet bringats att motsvara RID-reglementet, som utgör bihang till COTIF-konventionen, jämte ändringarna till reglementet, genom lagen om transport av farliga ämnen samt genom de förordningar som statsrådet och kommunikationsministeriet med stöd av lagen utfärdat. Dessa bestämmelser, som omfattar ca 1 000 sidor, har publicerats i författningssamlingen. Bestämmelserna innehåller RID-reglementet i sin helhet och överensstämmer i huvudsak med det - de fåtaliga avvikelserna från reglementet är försedda med särskilda anmärkningar. Bestämmelserna om dessa transporter är i huvudsak mycket tekniska till sin natur.

Fackutskottet RID godkänner ändringar av RID-reglementet i regel vart annat år. Ändringar som har beslutats av fackutskottet träder enligt artikel 35 i 1999 års COTIF-konvention i kraft för samtliga medlemsstater den första dagen i den sjätte månaden efter den månad under vilken generalsekreteraren för COTIF underrättade medlemsstaterna om dem. Medlemsstaterna kan göra invändningar inom en frist av fyra månader från dagen för generalsekreterarens underrättelse. Ändringen träder inte i kraft om en fjärdedel av medlemsstaterna invänder mot ändringen. I de medlemsstater som har gjort invändning mot ett beslut inom angiven tid, upphör tillämpningen av ändringarna i bihanget i sin helhet genast när beslutet träder i kraft.

Transporter av farliga ämnen mellan Finland och länder som inte hör till Europeiska ekonomiska samarbetsområdet är sällsynta med undantag för Ryssland och övriga länder som hörde till det forna Sovjetunionen. RID-reglementet är dock tillämpligt, t.ex. om man transporterar farliga ämnen på järnväg från Rumänien till Finland via Centraleuropa. Avsändaren i Rumänien är i så fall enligt RID-reglementet skyldig att klassificera, förpacka och märka godset på rätt sätt och överlämna de riktigt ifyllda transporthandlingarna till transportören.

Ryssland och de övriga länderna som hörde till det forna Sovjetunionen är inte parter i konventionen. Järnvägstransporter via Ryssland till Finland omfattas av järnvägssamtrafikavtalet mellan Finland och Ryssland.

5. Beredningen av propositionen

5.1. Konventionsförhandlingar

COTIF-konventionen, som ingicks 1999, bereddes under cirka två år i enlighet med reglerna för mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik OTIF vid den administrativa kommitténs möten, som också Finland deltog i. Ändringarna i konventionen godkändes vid OTIF:s femte generalförsamling i Vilnius 1999.

5.2. Förhandlingar i Europeiska unionens institutioner om Europeiska gemenskapens anslutning till konventionen

Rådet har genom ett beslut den 28 mars 2003 bemyndigat kommissionen att förhandla om villkoren för gemenskapens anslutning till COTIF 1980, sådant det lyder ändrat genom det i Vilnius den 3 juni 1999 upprättade protokollet. I praktiken hade förhandlingarna om konventionen slutförts vid utgången av år 2003.

Kommissionen har meddelat att det enligt kommissionens uppfattning inte finns några hinder för medlemsstaternas anslutning till 1999 års COTIF-konvention. För att Europeiska gemenskapen skall kunna ansluta sig till konventionen, måste medlemsstaterna först godkänna konventionen och konventionen träda i kraft.

5.3. Beredning i Finland

Regeringens proposition om godkännande och sättande i kraft av 1999 års COTIF-konvention har beretts som tjänsteuppdrag vid kommunikationsministeriet. Utlåtanden om propositionen har begärts av utrikesministeriet, justitieministeriet, Banförvaltningscentralen och VR-Group Ab.

6. Andra omständigheter som inverkat på propositionens innehåll

I Europeiska unionens råd bereds som bäst förutom anslutningen till COTIF, förslag till rättsakter som skall ingå i Europeiska unionens s.k. andra järnvägspaket, dvs. ett förslag till direktiv om järnvägstrafikens säkerhet och förslag till ändringar av driftskompatibilitetsdirektiven för konventionella tåg och för höghastighetståg, som delvis hör till området för delad behörighet i COTIF 1999. I fråga om det andra järnvägspaketet godkändes rådets gemensamma ståndpunkt den 25 juni 2003. Samordningen mellan Europaparlamentet och rådet inleddes i januari 2004. En kompromisslösning uppnåddes den 16 mars 2004.

DETALJMOTIVERING

1. 1999 års COTIF-konvention

Protokoll om ändring av konventionen om internationell järnvägstrafik COTIF)

Protokollet om ändring av konventionen om internationell järnvägstrafik (COTIF) innehåller bestämmelserna om ändring av 1980 års COTIF-konvention på det sätt som avtalades vid den femte generalförsamlingen i mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik (OTIF) i Vilnius år 1999.

Enligt protokollets artikel 1 skall 1980 års COTIF-konvention ändras enligt det föreslagna innehållet i bilagan till protokollet.

OTIF skall med stöd av artikel 2 utföra depositarieregeringens uppgifter som tillfällig depositarie på det sätt som bestäms närmare i artikeln. Som depositarieregering enligt 1999 års COTIF-konvention efter det att konventionen har trätt i kraft fortsätter Schweiz regering.

Artikel 3 innehåller bestämmelser om undertecknande, ratifikation, godtagande och godkännande av protokollet samt om anslutning till konventionen.

Artikel 4 innehåller bestämmelser om ikraftträdande och artikel 5 bestämmelser om förklaringar och förbehåll. Protokollets ikraftträdande förutsätter enligt artikel 4 att minst två tredjedelar av medlemsstaterna i 1980 års COTIF-konvention har ratificerat eller godkänt protokollet och deponerat instrumenten om ratifikation eller godkännande hos den tillfälliga depositarien. De förklaringar och förbehåll som avses i artikel 42 § 1 i 1999 års COTIF-konvention kan enligt artikel 5 göras när som helst, också innan protokollet har trätt i kraft.

Protokollets artikel 6 innehåller övergångsbestämmelser om sammankallande av generalförsamlingen, utskottens arbete, när mandatet för centralbyråns generalsekreterare upphör och skötseln av generalsekreterarens

uppgifter, granskningen och godkännandet av organisationens räkenskaper, medlemsstaternas bidrag samt tillämpningen av de rättsregler CIV och CIM som var i kraft när konventionen ingicks och tillämpningen av rättsreglerna CUV och CUI på avtal som har ingåtts innan protokollet har trätt i kraft. Rättsreglerna CIV och CIM i bihangen till 1980 års COTIF-konvention tillämpas efter att det nya konventionen har trätt i kraft, om transportavtalet har ingåtts innan konventionen trädde i kraft. I fråga om de tvingande bestämmelserna i bihangen D och E (CUV och CUI) är övergångstiden ett år efter att det nya konventionen har trätt i kraft.

Den ändrade COTIF-konventionen

Avdelning I. Allmänna bestämmelser

Den ändrade COTIF-konventionen har som mål att minska och i mån av möjlighet avlägsna administrativa och tekniska hinder för internationell järnvägstrafik över gränserna. Den ändrade konventionen är mer omfattande än 1980 års COTIF-konvention. Som bihang till konventionen finns nu också sådana som behandlar bl.a. tekniska standarder och antagande av tekniska föreskrifter för järnvägsmateriel.

Enligt artikel 1 i konventionen bildar parterna i konventionen i egenskap av medlemsstater mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik (OTIF). OTIF är en juridisk person och de anställda har diplomatstatus. Organisationen har sitt säte i Bern i Schweiz. Organisationens nya arbetsspråk är utöver de tidigare arbetsspråken franska och tyska också engelska.

Enligt artikel 2 i konventionen skall organisationen ha som mål att främja, förbättra och underlätta internationell järnvägstrafik, i synnerhet genom att en enhetlig rättsordning inom de områden som anges i bihangen A—

F. Organisationen får inom ramen för sitt syfte utgöra ett ramverk inom vilket medlemsstaterna kan utarbeta andra internationella fördrag i syfte att främja, förbättra och underlätta internationell järnvägstrafik.

Medlemsstaterna förbinder sig med stöd av artikel 3 att organisera sitt samarbete på järnvägsområdet i första hand inom ramen för OTIF. De skyldigheter som medlemsstaterna har som medlemmar av Europeiska gemenskapen eller som parter i avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet har emellertid företräde före de skyldigheter de har som parter i konventionen. Bestämmelserna i 1999 års COTIF-konvention är förpliktande för Finland till den del som de hör till Finlands behörighet i egenskap av medlemsstat i Europeiska gemenskapen.

Artikel 4 innehåller bestämmelser om övertagande och överföring i vissa fall av de befogenheter som avses i artikeln.

Medlemsstaterna förbinder sig med stöd av artikel 5 att vidta alla lämpliga åtgärder för att underlätta den internationella järnvägstrafiken och för detta ändamål avskaffa alla onödiga förfaranden, förenkla och standardisera de formaliteter som fortfarande krävs samt förenkla gränskontrollerna. Vidare förbinder sig medlemsstaterna att medverka till att uppnå största möjliga enhetlighet i fråga om standarder och förfaranden för att underlätta och förbättra den internationella järnvägstrafiken, samt att underlätta ingående av sådana avtal mellan infrastrukturförvaltare som syftar till att optimera den internationella järnvägstrafiken.

Enligt artikel 6 i konventionen tillämpas de enhetliga rättsreglerna i bihangen till konventionen (bihang A—G) på den internationella järnvägstrafiken och det tekniska godkännandet av järnvägsmateriel som används i internationell järnvägstrafik. De enhetliga rättsreglerna i bihangen till konventionen utgör en integrerad och central del av konventionen. Bihangen kan innehålla bilagor så som avtalats. Organisationen kan enligt artikeln godkänna också andra enhetliga rättsregler än de som antogs vid OTIF:s femte generalförsamling. Tills vidare har det inte skett.

Enligt artikel 7 förstås med uttrycket "konvention" själva konventionen, protokollet från 1999 samt bihangen till konventionen

och bilagorna till dessa bihang.

Avdelning II innehåller bestämmelser om nationell rätt, beräkningsenhet, tilläggsbestämmelser, säkerhet för rättegångskostnader samt verkställande av domar och kvarstad.

I artikel 8 fastställs att det när konventionen tolkas och tillämpas skall tas hänsyn till dess karaktär av internationell rätt och till nödvändigheten att främja enhetlighet. Konventionen har företräde före nationell rätt. Enligt artikel 3 § 2 förpliktar dock de skyldigheter som Europeiska gemenskapens medlemsstater har på grund av medlemskapet dessa medlemsstater.

Två eller flera medlemsstater eller två eller flera transportörer får enligt artikel 10 komma överens om tilläggsbestämmelser för tillämpningen av de enhetliga rättsreglerna CIV och de enhetliga rättsreglerna CIM. Tilläggsbestämmelserna får dock inte avvika från dessa enhetliga rättsregler.

I avdelning III finns bestämmelser om organisationens uppbyggnad och verksamhet.

Organisationens förvaltningsorgan är generalförsamlingen, administrativa kommittén, revisionsutskottet, fackutskottet för transport av farligt gods (RID), förenklingsutskottet, tekniska expertutskottet samt generalsekretären. OTIF:s nuvarande generaldirektörs uppgifter ändras till generalsekretärens uppgifter.

Generalförsamlingen består enligt artikel 14 av samtliga medlemsstater. I artikeln fastställs generalförsamlingens uppgifter, som det finns separat mer detaljerade bestämmelser om i konventionen. Generalförsamlingen sammankallas regelbundet av generaldirektören vart tredje år. En tredjedel av medlemsstaterna eller administrativa kommittén kan också begära att generalförsamlingen sammankallas. Generalförsamlingen är beslutsför när en majoritet av medlemsstaterna är företrädde. Generalförsamlingen fattar i regel beslut genom omröstning med en majoritet av medlemsstaterna företrädde. I särskilda fall krävs två tredjedelars majoritet.

Enligt artikel 15 ansvarar administrativa

kommittén närmast för organisationens ekonomi samt vissa utnämningsfrågor och andra administrativa ärenden. Vidare övervakar kommittén generalsekreterarens verksamhet. Kommittén är beslutsför när två tredjedelar av dess medlemmar är företrädare. Kommittén skall fatta sina beslut med majoritet.

Artikel 16 innehåller bestämmelser om expertutskotten i anslutning till organisationen och förfaranderegler för dessa. Utskotten är sammansatta av företrädare för samtliga medlemsstater. En medlemsstat som inlämnat en förklaring eller ett förbehåll i enlighet med artikel 42 § 1 kan dock inte delta i behandlingen av förslag till ändringar av bihangen till konventionen. Utskotten sammanfattas av generalsekreteraren antingen på eget initiativ eller på begäran av fem medlemsstater eller av administrativa kommittén.

Vart och ett av utskotten har en central ställning inom sitt eget område vid beredningen och godkännandet av ändringar av konventionen och bihangen till konventionen. Tekniska expertutskottet fattar dessutom beslut om godkännandet av tekniska standarder. Artiklarna 17–20 innehåller bestämmelser om vilka uppgifter revisionsutskottet, fackutskottet RID, utskottet för förenkling av järnvägstransporter och tekniska expertutskottet skall handha. Revisionsutskottet fattar beslut om ändringsförslag som definieras närmare i artikel 33 § 4. Fackutskottet RID fattar på motsvarande sätt beslut om ändringar av bestämmelserna i reglementet om internationell järnvägstransport av farligt gods (RID) och bilagorna till de enhetliga rättsreglerna beträffande tekniska standarder (APTU). Förenklingsutskottet behandlar alla frågor som syftar till att underlätta internationell järnvägstrafik över gränserna samt rekommenderar standarder, metoder, förfaranden och praxis i samma syfte. Tekniska expertutskottet fattar dessutom beslut om validering av tekniska standarder för järnvägsmateriel som används i internationell trafik samt om antagande av enhetliga tekniska föreskrifter för järnvägsmateriel som används i internationell trafik med avseende på konstruktion, drift, underhåll och förfaranden. Utskottet får antingen validera tekniska standarder eller anta enhetliga tekniska föreskrifter eller vägra att validera eller anta dessa.

Det kan emellertid inte ändra dem.

Om generalsekreterarens uppgifter bestäms i artikel 21. Generalsekreteraren väljs av generalförsamlingen för en tid av tre år. Generalsekreteraren kan återväljas högst två gånger.

Enligt artikel 22 skall närmare bestämmelser om rättigheter och skyldigheter för organisationens anställda anges i tjänsteföreskrifter som upprättas av administrativa kommittén. I artikel 23 finns bestämmelser om en tidskrift som organisationen skall ge ut.

I artikel 24 bestäms om listorna över linjer. CIV- och CIM-linjer till sjöss eller på inre vattenvägar, på vilka transport sker som kompletterar transport med järnväg och som är föremål för ett enda transportavtal, skall införas på listan. Järnvägslinjer i en medlemsstat som har gjort förbehåll skall också införas på listan.

I avdelning IV finns bestämmelser om arbetsprogram, budget, redovisning, förvaltningsberättelse och finansiering.

Organisationens arbetsprogram, budget och redovisning omfattar enligt artikel 25 två kalenderår. Medlemsstaterna skall enligt artikel 26 svara för organisationens kostnader.

Om granskningen av organisationens räkenskaper föreskrivs i artikel 27.

I avdelning V föreskrivs om skiljedomsförfarande.

Twister mellan medlemsstater om tolkningen eller tillämpningen av konventionen samt tvister mellan medlemsstater och organisationen om tolkningen och tillämpningen av protokollet om privilegier och immunitet kan enligt artikel 28 underställas en skiljenämnd på begäran av endera parten.

I artikel 29 föreskrivs om skiljeavtal, i artikel 30 om skiljemän, i artikel 31 om förfarande och kostnader och i artikel 32 om preskription och verkställighet.

I avdelning VI föreskrivs om ändring av konventionen.

Generalförsamlingen beslutar om förslag till ändringar på det sätt som föreskrivs i arti-

kel 33. Generalsekretären underrättar medlemsstaterna om de ändringar av konventionen som har beslutats av generalförsamlingen så som föreskrivs i artikel 34. Generalsekretären underrättar enligt artikel 35 också medlemsstaterna om de ändringar av konventionen som utskotten har fattat beslut om.

Avdelning VII innehåller konventionens slutbestämmelser.

Bestämmelserna om depositarie finns i artikel 36. Generalsekretären är depositarie för konventionen. Om anslutning till konventionen föreskrivs i artikel 37. Varje stat på vars område det finns järnvägstrafik kan ansluta sig till konventionen. Om anslutning av regionala organisationer för ekonomisk integration föreskrivs i artikel 38. Om associerade medlemmar föreskrivs i artikel 39 och om avbrott i medlemskap i artikel 40. Utan att säga upp konventionen kan en medlemsstat begära att dess medlemskap i organisationen skall avbrytas när det inte längre bedrivs någon internationell järnvägstrafik på dess område av orsaker som inte beror på medlemsstaten.

Enligt artikel 41 kan konventionen sägas upp när som helst. En medlemsstat som önskar säga upp konventionen skall meddela detta till depositarien. Uppsägningen träder i kraft den 31 december påföljande år. Om förklaringar och förbehåll föreskrivs i artikel 42. Varje medlemsstat kan när som helst förklara att den inte kommer att tillämpa ett visst bihang till konventionen i dess helhet. Annars är förklaringar och förbehåll mot vissa bestämmelser tillåtna endast om det uttryckligen nämns i bestämmelserna.

Om avveckling av organisationen föreskrivs i artikel 43. Generalförsamlingen kan besluta att organisationen skall avvecklas. I så fall skall dess tillgångar fördelas mellan de medlemsstater som har varit medlemmar i organisationen, på det sätt som föreskrivs i bestämmelsen.

Artikel 44 innehåller en övergångsbestämmelse. På befintliga transportavtal tillämpas de bestämmelser som var i kraft vid tidpunkten för ingåendet av avtalet.

Om konventionstexterna föreskrivs i artikel 45. Konventionen har upprättats på engelska,

franska och tyska språken, av vilka endast den franska texten äger giltighet. Avsikten är att också engelska skall bli organisationens offentliga språk när 1999 års COTIF-konvention träder i kraft.

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

Protokollet om privilegier och immunitet för mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik (OTIF) innehåller bestämmelser om ordnandet av OTIF:s centralbyrå och de anställda i enlighet med internationell rätt.

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

Avdelning I. Allmänna bestämmelser

De enhetliga rättsreglerna för internationell järnvägsbefordran av resande (CIV), nedan rättsreglerna CIV, utgör bihang A till konventionen och grundar sig på rättsreglerna CIV i 1980 års konvention. Rättsreglerna CIV tillämpas på samtliga järnvägsruttor i en medlemsstat. Rättsreglerna tillämpas enligt artikel 1 när avreseplatsen och bestämmelseplatsen för en transport som omfattas av ett transportavtal är belägna i två skilda medlemsstater.

Om transporten inbegriper befordran på väg eller inre vattenvägar inom en medlemsstat, skall rättsreglerna CIV tillämpas på hela transporten. Rättsreglerna CIV har anpassats till 1974 års Atenkonvention om sjöbefordran av passagerare och Warszawakonventionen om internationell luftbefordran, särskilt när det gäller transporter som genomförs av en annan transportör.

En medlemsstat kan enligt artikel 2 förklara att den inte kommer att tillämpa samtliga bestämmelser om transportörens ansvarighet då resande dödas eller skadas vid olyckor inom statens område, om de resande är medborgare eller har hemvist i staten.

I artikel 3 definieras begrepp som är centrala för tolkningen av reglerna. I artikel 4 föreskrivs om avvikelser som medlemsstaterna

får göra från rättsreglerna. Medlemsstaterna får avvika från reglerna när det gäller transporter som sker uteslutande mellan två stationer som är belägna på var sin sida om gränsen när det inte finns någon annan station mellan dem. Avvikelse är möjliga också när transporten sker mellan två medlemsstater genom en stat som inte är medlemsstat.

Rättsreglerna CIV är enligt artikel 5 tvingande rätt om inte annat föreskrivs. En transportör kan dock ta på sig större ansvar och förpliktelser genom ett transportavtal.

Skadeståndsskyldigheten grundar sig alltid på principen om strängt ansvar, vilket innebär att järnvägsföretaget inför kunden ansvarar för inställda tågturer, förseningar och avbrutna anslutningar. Å andra sidan är järnvägsföretaget i vissa fall befriat från skadeståndsskyldigheten på vissa grunder som anges i reglerna. Järnvägsföretaget ansvarar inte bara för sin egen verksamhet utan också för sådana till infrastrukturförvaltarens ansvar hörande skador som orsakas resande. Skadeståndsskyldigheten är begränsad när det gäller indirekta skador. De maximala ersättningarna har höjts med undantag för transport av motorfordon.

I jämförelse med finsk lagstiftning motsvarar rättsreglerna CIV i princip bestämmelserna i lagen om ansvar i spårtrafik och järnvägstransportlagen. I fråga om försenade tågturer är järnvägstransportlagens bestämmelse om ersättningsansvar till följd av försening av tågtur till sitt tillämpningsområde något snävare än rättsreglerna CIV.

Avdelning II. Ingående och fullgörande av befodringsavtalet

I princip skall befodringsavtalet enligt artikel 6 bekräftas genom en biljett, men ett befodringsavtalsförhållande uppstår också utan biljett. I artikel 7 föreskrivs närmare om biljetten, i artikel 8 om befodringsavgiften och i artikel 9 om rätt till befodran. Om fullgörande av förvaltningsmyndigheternas föreskrifter föreskrivs i artikel 10 och om antecknande av inställd tågtur eller försening och utebliven tåganslutning på biljetten i artikel 11.

Avdelning III. Befodran av handresgods, djur, inskrivet resgods och fordon

Den resande har enligt artikel 12 rätt att medföra resgods, lämna in resgods för befodran (inskrivet resgods) samt i enlighet med särskilda bestämmelser fordon och farligt gods. Transportören har enligt artikel 13 rätt att undersöka de föremål som medförs antingen i den resandes eller i två oberoende vittnens närvaro. I artiklarna 14—25 föreskrivs om skyldigheten att övervaka handresgods och djur, inskrivning av gods, resgodsbevis, betalning för inskrivet gods, märkning av inskrivet gods och den resandes rätt att förfoga över resgods, utlämning av resgods samt villkor för transport av fordon och transportdokument.

Avdelning IV. Transportörens ansvarighet

Transportören skall enligt artikel 26 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. Transportören befrias från detta ansvar under vissa villkor, om olyckshändelsen har orsakats av omständigheter som inte kan hänföras till själva järnvägsdriften, av den resande själv eller av en tredje parts beteende. Transportören ansvarar dock alltid för infrastrukturförvaltarens verksamhet.

Skadeersättningen bestäms enligt artiklarna 27—30 i huvudsak på samma sätt som enligt lagen om ansvar i spårtrafik. Maximistorleken på ersättningen är 175 000 beräkningsenheter per resande, om inte ansvarsgränsen är högre i den nationella lagstiftningen. Maximistorleken på ersättning för handresgods eller personliga föremål är 1 400 beräkningsenheter. Enligt nationell rätt tillämpas skadeståndslagens bestämmelser om skadeståndsbelopp på en sådan skada.

Transportören är ansvarig också vid tåginställelse, tågförsening och utebliven tåganslutning. Ansvarigheten är i princip samma som enligt 21 § järnvägstransportlagen.

Kapitel III. Ansvarighet i fråga om handresgods, djur, inskrivet resgods och fordon

Om en resande omkommer eller skadas skall transportören enligt artikel 33 också vara ansvarig för skada som uppkommer till följd av fullständig eller partiell förlust av eller skada på föremål som den resande har på sig eller medför som handresgods. Maximibeloppet för ersättningen är 1 400 beräkningsenheter per resande enligt artikel 34. Om befrielse från ansvar i vissa fall föreskrivs i artikel 35, om förutsättningarna för ansvarighet i artikel 36 och om bevisskyldighet i artikel 37.

I fråga om resgods föreskrivs i CIV om under vilka omständigheter transportören är ansvarig vid förlust, skada eller dröjsmål, om inte annat bevisas. Enligt artikel 40 anses ett resgodskolli ha gått förlorat efter 14 dagar, om utlämningen dröjer. Vid efterföljande transporter är varje transportör ansvarig enligt artikel 38.

Maximibeloppet för transportörens ansvar är enligt artikel 41 i fråga om bevisad skada högst 80 beräkningsenheter per kilogram av förlusten i bruttovikt eller 1 200 beräkningsenheter per kolli, eller, om skadans storlek inte är bevisad, högst 20 beräkningsenheter per kilogram av förlusten i bruttovikt eller 300 beräkningsenheter per kolli. Vid dröjsmål med utlämningen är enligt artikel 43 motsvarande maximibelopp för ersättningen 0,80, 14, 0,14 och 2,80 beräkningsenheter. I Finland är maximibeloppet 25 euro/kg för den förlorade vikten.

Enligt artikel 44 är ersättningen vid försejning när det gäller befordran av fordon högst det belopp som motsvarar transportavgiften för fordonet, om fordonet går förlorat 8 000 beräkningsenheter (artikel 45) och i fråga om föremål som har funnits i fordonet 1 400 beräkningsenheter (artikel 46). I Finland är motsvarande maximibelopp 10 000 euro och 1 700 euro.

Begränsningarna av skadeståndsansvaret tillämpas enligt artikel 48 dock inte om skadan är en följd av en handling eller underlåtenhet som transportören har gjort sig skyldig till. I artikel 49 föreskrivs om omräkning av ersättningen och ränta och i artikel 50 om ansvarighet vid atomolycka.

Den resande kan enligt artikel 53 också vara ansvarig på basis av rättsreglerna CIV, om han har orsakat skada på det sätt som anges i bestämmelserna.

Om fastställelse av att föremål har skadats eller delvis gått förlorat föreskrivs i artikel 54. I fall då resande dödas eller skadas kan ersättning enligt artikel 55 krävas av den transportör inom vilkens verksamhetsområde skadan har uppkommit. När det gäller andra anspråk kan den första och den sista samt den inom vars verksamhetsområde skadan har uppstått, vara gemensamt ansvariga för skadan.

Behörig domstol bestäms enligt artikel 57 antingen på basis av avtalet eller svarandens hemvist eller en annan motsvarande plats. I fall då resande dödas och skadas skall anspråk på ersättning i regel framställas inom 12 månader från det att den som har rätt till ersättning lämnar meddelande om skadan till den transportör hos vilken anspråk kan framställas. Rätten att föra talan preskriberas enligt artikel 60 för en resande efter tre år och för andra skadelidande efter fem år. I fråga om resgods skall anspråk i regel framställas när godset lämnas ut.

En transportör som har betalat ersättning skall enligt artikel 62 ha rätt till återkrav gentemot den transportör som orsakat skadan.

Enhetliga rättsregler för avtal om internationell järnvägstransport av gods (CIM)

De enhetliga rättsreglerna för internationell järnvägsbefordran av gods (CIM) grundar sig på rättsreglerna CIM i 1980 års konvention. Rättsreglerna CIM tillämpas dock enligt artikel 1 på alla järnvägsrutter i en medlemsstat.

Rättsreglerna CIM kan också tillämpas på transport av gods när transporten mellan två medlemsstat sker i en stat som inte är medlemsstat. En medlemsstat har dock rätt att begränsa en sådan tillämpning av reglerna genom att förklara att den kommer att tillämpa rättsregler som den kommit överens om med den tredje staten.

Rättsreglerna innehåller inte bestämmelser om transportskyldighet eller tariffer. De grundar sig också i övrigt på att det råder avtalsfrihet mellan parterna. De tidigare listorna

över linjer tillämpas endast på gränsöverskridande sjötransporter eller transporter på inre vattenväg som ansluter till järnvägstransport. Rättsreglerna har harmoniserats med avtalsvillkoren i konventionen om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg (CMR), särskilt i fråga om fraktsedelns rättsliga betydelse.

Maximibeloppet för skadeståndsansvaret, 17 särskilda dragningsrätter, har inte ändrats, men järnvägsföretaget har rätt att höja beloppet. För sjötransporter och kombinerade transporter finns det särskilda regler om begränsad ansvarighet.

De enhetliga rättsreglerna CIM är enligt artikel 5 tvingande rätt om inte annat föreskrivs. En transportör kan dock ta på sig större ansvar och förpliktelser genom ett transportavtal.

Om transporten inbegriper befordran på väg eller inre vattenvägar inom en medlemsstat, skall rättsreglerna CIM tillämpas på transporten i sin helhet. De har anpassats till 1974 års Atenkonvention om sjöbefordran av passagerare och Warszawakonventionen om internationell luftbefordran, särskilt när det gäller transporter som genomförs av en annan transportör.

Enligt artikel 6 förbinder sig transportören genom transportavtalet att mot betalning transportera godset till bestämmelseplatsen och att lämna ut det till mottagaren. Enligt artikel 12 är en fraktsedel som överensstämmer med en enhetlig modell bevis för att transportavtalet har ingåtts, men ett transportavtalsförhållande uppkommer också utan fraktsedel. I artikel 7 föreskrivs om vilka uppgifter som fraktsedeln åtminstone skall innehålla och om uppgifter som kan skrivas in på fraktsedeln. Avsändaren ansvarar för att uppgifterna på fraktsedeln är riktiga. Om transporten gäller farligt gods och detta inte nämns i fraktsedeln eller transportören inte annars har kännedom om detta, kan transportören enligt bestämmelserna anta att godset är ofarligt.

Rättsreglerna CIM innehåller bestämmelser om lastning och transporttider samt utlämning av gods och rätten att förfoga över godset under transporten. Transportören har enligt artikel 11 motsvarande rätt till undersökning av godset som enligt rättsreglerna CIV.

I artikel 8 föreskrivs om ansvar för uppgifterna i fraktsedeln, i artikel 9 om farligt gods och i artikel 10 om betalning av kostnaderna.

Om lastning och lossning av godset föreskrivs i artikel 13, om förpackning i artikel 14 och om fullgörande av förvaltningsmyndigheters föreskrifter i artikel 15. Närmare föreskrifter om utlämningen av gods ingår i artikel 16—22.

Enligt artikel 23 är transportören under hela transporten ansvarig för skador och förlust av gods, och också för försening. Transportören kan under vissa förhållanden befrias från ansvarigheten. Transportören är dock alltid ansvarig för infrastrukturförvaltarens verksamhet.

Enligt artikel 29 anses godset förlorat efter 30 dagar om utlämningen dröjer. Vid efterföljande transporter är varje transportör ansvarig enligt artiklarna 26—28. Enligt artikel 30 är maximibeloppet för transportörens ansvar när godset har gått förlorat högst 17 beräkningsenheter per kilogram av förlusten i bruttovikt. I fråga om vikt förlust vid transport föreskrivs i artikel 31 om tillåten vikt förlust. Ersättning vid skada grundar sig enligt artikel 32 på minskningen av godsets värde, men maximibeloppet är bundet till den proportionella del av godset som maximibeloppet utgör av det skadade godset när godset har gått förlorat.

I Finland tillämpas en kortare tidsfrist på 14 dygn i fråga om förlorat gods om tidpunkten för utlämningen är fastställd, i annat fall är tidsfristen 28 dygn. Maximibeloppet för transportörens ansvarighet är 25 euro av den totala vikt som gått förlorat.

Begränsningarna av skadeståndsansvaret tillämpas enligt artikel 36 dock inte om skadan är en följd av en handling eller underlåtenhet som transportören har gjort sig skyldig till.

Ersättningsanspråk skall enligt artikel 43 framställas till den transportör inom vars verksamhetsområde skadan har uppkommit, eller till den första eller sista transportören. Behörig domstol bestäms enligt artikel 46 antingen på basis av avtalet eller svarandens hemvist eller en annan motsvarande plats eller den plats där godset togs emot. Ersättningsanspråk skall i princip framställas när godset tas emot, och i alla fall är preskrip-

tionstiden för fordringar ett år eller i vissa fall som nämns i artikel 48 två år.

En transportör som har betalat ersättning skall enligt artikel 50 ha rätt till återkrav gentemot en transportör som orsakat skadan.

Reglemente om internationell järnvägs-transport av farligt gods (RID)

Reglementet om internationell järnvägs-transport av farligt gods (RID) gäller för transport av sådant farligt gods som hör till tillämpningsområdet för konventionen och anslutande transport enligt bihang A och B (CIV och CIM). I COTIF-konventionen från 1980 utgör RID ett bihang till rättsreglerna CIM. I COTIF-konventionen från 1999 utgör det ett särskilt bihang (bihang C).

I bihang C ingår de regler för järnvägs-transport av farligt gods som fackutskottet RID godkänt fram till det att 1999 års COTIF-konvention trädde i kraft. De senaste ändringarna av RID trädde i kraft den 1 januari 2003. Till innehållet motsvarar dessa regler de krav som ställs på järnvägstransport av farligt gods enligt de grunder som anges i rådets direktiv 96/49/EG, sådant det lyder ändrat genom kommissionens direktiv 96/86/EG och 1999/47/EG, Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/62/EG samt kommissionens direktiv 2001/6/EG och 2003/29/EG. Bihang C och bestämmelserna i bilagan till bihanget hör i sin helhet till området för delad behörighet. Rättsreglerna RID gäller närmast det avsändande företaget och det järnvägsföretag som transporterar det farliga godset.

Enligt reglementet är avsändaren skyldig att klassificera och förpacka godset rätt, märka kollit rätt och överlämna riktigt ifyllda dokument till transportören.

Transportören är skyldig att säkerställa att det farliga godset får transporteras på järnväg, att fraktsedeln innehåller de uppgifter som krävs, att datum för följande kontroll av behållarna inte har löpt ut, att vagnarna inte är överlastade och att märkningen av vagnarna följer reglerna.

Mottagaren skall på det sätt som anges i reglerna ansvara för rengöringen av fordon och containrar samt för att riskfaktorer oskadliggörs.

Alla personer som deltar i transport av farligt gods skall ges allmänna kunskaper om bestämmelser som gäller transport av farligt gods, samt specialutbildning i bestämmelser som gäller arbetsuppgifterna och risksituationer som förekommer i anslutning till arbetsuppgifterna. Det skall också regelbundet ordnas fortbildning med anledning av ändringar i reglementet.

Farliga ämnen indelas i nio klasser och för varje klass har det framställts klassificeringskriterier och testmetoder. Ett centralt innehåll i RID-reglementet är en tabell med över 3 000 farliga ämnen, där de ämnen som kan transporteras vanligen är färdigt klassificerade och försedda med de viktigaste uppgifterna om märkning, tillåtna förpackningar, tillåtna behållare och specialbestämmelser som gäller transport av ämnena.

Kollin, containrar, behållare och vagnar som innehåller farliga ämnen skall vara försedda med föreskriven märkning.

Det farliga ämnet som skall transporteras och uppgifter om klass skall antecknas i fraktsedeln så som föreskrivs.

Reglementet innehåller noggranna och detaljerade uppgifter om krav som gäller konstruktion, testning, godkännande och märkning av olika typer av förpackningar och containrar och tankvagnar.

Farliga ämnen skall lastas så som föreskrivs med beaktande av förbud mot att lasta olika ämnen tillsammans. Ett ämne får transporteras som bulk gods endast när det är tillåtet enligt reglementet. I en järnvägsfordonssammansättning skall vagnar som innehåller sprängämnen skiljas från andra vagnar med skyddsvagnar.

Enhetliga rättsregler för avtal om användning av fordon i internationell järnvägstrafik (CUV)

De enhetliga rättsreglerna för avtal om användning av fordon i internationell järnvägstrafik (CUV) tillämpas på bi- eller multilaterala avtal om användning av järnvägsfordon som transportmedel för att utföra transport i enlighet med de enhetliga rättsreglerna CIV och de enhetliga rättsreglerna CIM. Bihang C innehåller avtalsbestämmelser om tecken och texter på fordonen, ansvarighet vid förlust av

eller skada på fordon, ansvarighet för skada som orsakats av fordon samt ansvar för anställda och andra personer.

De skadeståndsrättsliga frågorna hör till behörigheten för medlemsstaterna i Europeiska unionen. Finland saknar emellertid nationell reglering av de skadeståndsrättsliga frågorna, eftersom de gäller skadeståndsansvar som tillämpas i ett avtalsförhållande. Till denna del är regleringen av användning av fordon ny. För närvarande omfattas denna fråga av allmän avtalsrätt.

Enligt bihanget är järnvägsföretaget ansvarigt för fordon som det använder (artikel 4). För att befrias från ansvarighet skall järnvägsföretaget visa att skadan inte har orsakats genom fel eller försummelse från dess sida. Förlust av fordon eller dess tillbehör kan jämföras med skada på fordon (artikel 4 och 6). Avtalsbestämmelserna är inte tvingande och avtalsparterna får därför komma överens om skadeståndsansvaret på ett sätt som avviker från avtalsbestämmelserna (artikel 4).

Den som har tillhandahållit fordonet att användas i trafik som omfattas av tillämpningsområdet för konventionen är ansvarig för skada som orsakats av fordonet (artikel 7). Järnvägsföretaget är för sin del ansvarigt för sina anställda och andra personer som det anlitar för att fullgöra sina avtalsförpliktelser (artikel 9).

Bihanget är tillämpligt i Finland när det gäller ansvarsförhållanden mellan fordonets ägare, innehavare och järnvägsföretag som är verksamma i en annan medlemsstat. Avtalsbestämmelserna inverkar inte på avtalsförhållanden mellan järnvägsföretag som är verksamma i Finland, om det inte gäller transporter som omfattas av kraven i rättsreglerna CIV och CIM. En sådan situation skulle förutsätta att det finns flera järnvägsföretag i Finland som bedriver person- och godstrafik och att dessa företag genomför en transport som hör till området för konventionen.

Bestämmelserna om tecken och texter på fordonen (artikel 3) hör till gemenskapsrättens område. Dessa bestämmelser skall därför enligt artikel 3 § 2 i konventionen inte tillämpas.

Enhetliga rättsregler för avtal om användning av infrastruktur i internationell järnvägstrafik (CUI)

Enhetliga rättsregler för avtal om användning av infrastruktur i internationell järnvägstrafik (CUI) tillämpas på alla avtal om användning 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.

De enhetliga rättsreglerna tillämpas på skadeståndsrättsliga förhållanden mellan järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare. Bestämmelserna gäller också rättegång angående skadeståndsansvar. Utgångspunkten är att infrastrukturförvaltaren är ansvarig för personskador och materiella skador som orsakas av förvaltaren (artikel 8) och järnvägsföretaget på motsvarande sätt för skador som företagets verksamhet orsakar infrastrukturförvaltaren (artikel 9). I den nationella lagstiftningen regleras ansvarigheten genom lagen om ansvar i spårtrafik.

Bestämmelserna tillämpas dock inte på järnvägsföretagets (transportörens) eller infrastrukturförvaltarens ansvarighet gentemot sina anställda eller förhållandet mellan de anställda och tredje man. Om skadeståndsansvar och tredje man föreskrivs nationellt i lagen om ansvar i spårtrafik.

Konventionsbestämmelserna är i princip tvingande rätt. Varje avtal som direkt eller indirekt avviker från bestämmelserna är ogiltigt, om inte annat bestäms i bestämmelserna.

Konventionsbestämmelserna gäller också avtal om användning av järnvägsinfrastrukturen, men avtalsbestämmelserna om användningen hör i sin helhet till området för gemenskapsrätten. Dessa konventionsbestämmelser (avdelning II) skall därför enligt artikel 3 i konventionen inte tillämpas.

Enhetliga rättsregler för validering av tekniska standarder och antagande av enhetliga tekniska föreskrifter att tillämpa på järnvägsmateriel avsedd att användas i internationell trafik (APTU)

De enhetliga rättsreglerna för validering av

tekniska standarder och antagande av enhetliga tekniska föreskrifter att tillämpa på järnvägsmateriel avsedd att användas i internationell trafik (APTU) gäller godkännande av standarder och enhetliga tekniska föreskrifter. För godkännandet svarar tekniska expertutskottet enligt det förfarande som fastställs i artiklarna 16 och 20 samt 33 i konventionen. En medlemsstat kan ge en motiverad förklaring om att den inte kommer att tillämpa vissa tekniska föreskrifter på sitt område.

Tekniska expertutskottet kan enligt artikel 2 k) och artikel 5 validera tekniska standarder som har utarbetats av nationella eller internationella standardiseringsorgan. De validerade tekniska standarderna träder i kraft i enlighet med konventionen. Utskottet kan enligt artikel 2 punkt l och artikel 6 anta tekniska föreskrifter för järnvägsmateriel som rör konstruktion, drift, underhåll eller ett förfarande som inte är en teknisk standard. I artikel 8 föreskrivs om delområden för de validerade tekniska standarder och de antagna enhetliga tekniska föreskrifter som skall finnas med i bilagorna till bihanget.

Enligt artikel 11 skall de enhetliga rättsreglerna APTU ges företräde före andra bestämmelser som gäller järnvägssystemet. Valideringen av de tekniska standarderna och antagande av de tekniska föreskrifterna överlappar i huvudsak gemenskapsrättens reglering av driftskompatibiliteten. Endast till den del som en medlemsstat i Europeiska gemenskapen har rätt att utfärda nationella tekniska föreskrifter, kan de avtalsskyldigheter som träder i kraft enligt bihang F vara bindande för Finland.

Beredningen av de tekniska föreskrifter som avses i bihanget har inletts i Internationella järnvägsunionen (UIC), som också deltar i beredningen av de tekniska specifikationerna för driftskompatibiliteten som hör till Europeiska gemenskapens reglering av driftskompatibiliteten. Enligt tillgängliga uppgifter bereds de tekniska föreskrifterna utgående från de nämnda tekniska specifikationerna. Bihang 2 kan dock i huvudsak anses höra till området för delad behörighet där Europeiska gemenskapen är behörig. På basis av syftet med de tekniska föreskrifterna samt av beredningsmaterialet tycks de tekniska kraven

inte utvidga de skyldigheter som krävs enligt gemenskapsrätten eller som annars för närvarande enligt avtal tillämpas på trafik mellan järnvägsföretag.

Enhetliga rättsregler för tekniskt godkännande av järnvägsmateriel avsedd att användas i internationell trafik (ATMF)

De enhetliga rättsreglerna för tekniskt godkännande av järnvägsmateriel som används i internationell trafik (ATMF) gäller förfarandet för godkännande av järnvägsfordon och annan järnvägsmateriel för användning i internationell trafik. Bestämmelserna gäller tekniskt godkännande, erkännande av tekniskt godkännande som en annan medlemsstat har beviljat, och konstruktionsföreskrifter tillämpliga på fordon, som utgör förutsättningar för godkännande, samt driftsföreskrifter.

I bihanget föreskrivs också om förfarandet vid tekniskt godkännande och intyg samt registrering av järnvägsfordon som godkänts för användning, vilket är en nyhet. Bihang 2 innehåller också avtalsbestämmelser om underhåll och åtgärder vid olyckor och allvarliga skador samt rätten att stoppa och avvisa fordon och verkningar av åsidosättande av de enhetliga rättsreglerna och av föreskrifterna i bilagorna till dem.

Enligt artikel 3 måste varje järnvägsfordon vara godkänt i enlighet med de enhetliga rättsreglerna för att få användas i internationell trafik. Grunden för godkännandet utgörs av rättsreglerna APTU i bihang F och reglementet RID i bihang C. I artikel 4 föreskrivs om förfarandet vid tekniskt godkännande, som grundar sig antingen på godkännande av ett visst järnvägsfordon för drift eller en kombination av godkännande av konstruktionstyp och godkännande för drift.

Enligt artikel 5 skall medlemsstaten utse en behörig myndighet, som nationellt svarar för de uppgifter som avses i bihanget. I Finland skall denna myndighet vara Banförvaltningscentralen. Banförvaltningscentralen svarar för närvarande för de nationella uppgifter som avses i bihanget. Enligt artikel 6 skall ett godkännande som beviljas i en annan medlemsstat erkännas som sådant i en annan medlemsstat, och medlemsstaten kan inte

kräva ett nytt tekniskt godkännande, om ett sådant beviljats ett järnvägsfordon tidigare i en annan medlemsstat. En motsvarande bestämmelse finns i artikel 17, enligt vilken ett godkänt järnvägsfordon inte får avvisas eller stoppas, om det har godkänt i enlighet med konventionen och överensstämmer med de enhetliga rättsreglerna.

Artiklarna 7—9 innehåller bestämmelser om de krav som tillämpas vid godkännandeförfarandet. Kraven grundar sig på kraven i bihangen C och F till konventionen. Artiklarna 10—12 innehåller bestämmelser om tekniskt godkännande, intyg och förenhetligandet av dessa dokument. OTIF svarar enligt artikel 13 för den databank som skall samla uppgifterna om järnvägsfordon som har godkänts för användning i internationell trafik. Om utlämnandet av uppgifter skall föreskrivas i en bilaga i enlighet med artikel 13 § 5.

Enligt artikel 14 skall järnvägsfordon som har godkänts för internationell trafik vara försedda med tecken och texter som anger att de har godkänts. Tekniska expertutskottet skall fastställa övergångsperioder för texter och tecken. Enligt artikel 3 i bihang D skall den som tillhandahållit ett järnvägsfordon för internationell trafik sköta om att texterna och tecknen är korrekta. Artikel 15 innehåller grundläggande krav beträffande underhållet av järnvägsfordon och artikel 16 bestämmelser om åtgärder vid olyckor och allvarliga skador. Förfaranden och följder vid åsidosättande av föreskrifter skall enligt artikel 18 regleras enligt nationell rätt.

Kraven i bihang G hör till tillämpningsområdet för Europeiska gemenskapens reglering av driftskompatibiliteten och skall därför enligt artikel 3 i konventionen inte tillämpas i Finland. På tekniska krav och godkännandeförfarandet tillämpas i Finland lagen om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet (561/2002), som i huvudsak gäller alla krav som anges i bihanget till konventionen.

Till den del som området för den nämnda lagen eller författningar som utfärdats med stöd av den inte täcker rättsreglerna i bihanget har Europeiska kommissionen utfärdat eller bereder den sådana tekniska specifikationer för driftskompatibiliteten som gäller de

frågor som tas upp i bihang G. Dessa tekniska specifikationer täcker också de frågor som ännu inte reglerats på direktivnivå i gemenskapsrätten. Därför kan hela bihanget i huvudsak anses höra till området för delad behörighet där Europeiska gemenskapen är behörig.

2. Motivering

1 §. *Sättande i kraft av konventionsbestämmelser.* I paragrafen föreskrivs om bestämmelser som skall tillämpas på internationell järnvägstrafik. Paragrafens 1 mom. är en sedvanlig ikraftträdelsebestämmelse, enligt vilken de bestämmelser i konventionen om internationell järnvägstrafik som hör till området för lagstiftningen, vilka har införts genom det ändringsprotokoll som ingicks i Vilnius den 3 juni 1999, gäller som lag sådana som Finland har förbundit sig till dem.

Enligt detta skall konventionsbestämmelserna efter det att COTIF-konventionen har trätt i kraft tillämpas på alla befodringsavtal som hör till tillämpningsområdet för konventionen. Uppgift om vilka stater som är avtalslutande parter i konventionen finns i utrikesministeriets fördragsregister. Vid tolkningen av bestämmelserna i konventionen skall tolkningspraxis i andra stater samt beredningsarbetet beaktas i mån av möjlighet.

COTIF är ett avtal med delad behörighet. Medlemsstaterna i Europeiska gemenskapen och Europeiska gemenskapen har delad behörighet i frågor som hör till tillämpningsområdet för konventionen. Konventionsbestämmelser som hör till gemenskapens behörighet finns i reglementet om farligt gods (RID), rättsreglerna om användning av infrastruktur (CUI), rättsreglerna för validering av tekniska standarder och antagande av enhetliga tekniska föreskrifter (APTU) och rättsreglerna för tekniskt godkännande av järnvägsmateriel (ATMF) som utgör bihang till konventionen. I praktiken är dessa konventionsbestämmelser som ingår i bihangen till konventionen med stöd av artikel 3 § 2 i konventionen inte tillämpliga i Finland, eftersom det föreskrivs om dessa frågor i gemenskapsrätten.

Vidare kan ett förbehåll eller en förklaring från en avtalslutande stat gällande tillämp-

ningsområdet för konventionen hindra tillämpningen av den del av konventionen som förbehållet gäller. Med stöd av artikel 41 i konventionen kan en medlemsstat meddela depositarien att den inte tillämpar vissa bihang till konventionen i sin helhet.

Konventionen tillämpas i princip på avtal som gäller järnvägstransport mellan de länder som anslutit sig till konventionen. Enligt konventionen är det dock möjligt att det tillämpas på järnvägstransport också i sådana stater som inte är parter i konventionen, under förutsättning att transporten i en tredje staten är transitotrafik. Medlemsstaterna har dock rätt att begränsa tillämpningen av konventionen i en sådan tredje stat.

I Finland innebär detta att järnvägssamtrafikavtalet mellan Finland och Ryssland är uteslutande tillämpligt. Konventionsbestämmelserna i COTIF-konventionen är därför över huvudtaget inte tillämpliga på transporter som går via Ryska federationen, även om avreseplatsen och bestämmelseplatsen ligger i avtalsstater som hör till COTIF-konventionen.

2 §. *Vissa konventionsbestämmelser som inte publiceras.* Avsikten är att de tekniska bilagorna till reglementet om transport av farligt gods (RID) inte skall publiceras i Finlands författningssamling, eftersom bestämmelserna i bilagorna hör till området för gemenskapslagstiftningen och publiceras i anslutning till denna. Bestämmelserna skall vara tillgängliga på finska och svenska hos kommunikationsministeriet. De tekniska bilagorna uppdateras vartannat år. Nya tekniska föreskrifter kommer att träda i kraft i början av år 2005. För närvarande pågår ett opting out-förfarande om dessa föreskrifter där medlemsstaterna kan välja att stanna utanför ändringarna. Om minst en tredjedel av OTIF-medlemsstaterna inte meddelar att det motsätter sig ikraftträdandet av föreskrifterna, träder de i kraft den 1 januari 2005. Kommunikationsministeriet bereder ett lagförslag om ikraftsättandet av föreskrifterna, och lagförslaget avläts till riksdagen senare under vårens sessionsperiod 2004.

Enligt paragrafens 2 mom. skall bestämmelserna i de tekniska bilagorna till de enhetliga rättsreglerna för validering av tekniska standarder och antagande av enhetliga tek-

niska föreskrifter att tillämpa på järnvägsmateriel avsedd att användas i internationell trafik (APTU), som utgör bihang till COTIF-konventionen, inte publiceras i författningssamlingen. Banförvaltningscentralen skall informera om bestämmelserna och de skall vara tillgängliga på finska och svenska hos Banförvaltningscentralen. Detta är motiverat eftersom de småningom kommer att ersättas av gemenskapslagstiftningens tekniska specifikationer.

3 §. *Behörig myndighet.* Behörig myndighet i Finland är Banförvaltningscentralen i de kompatibilitetsfrågor som avses i artikel 5 § 1 i bilaga G (ATMF) som gäller tekniskt godkännande av järnvägsmateriel. Enligt artikel 5 § 2 i bilaga G (ATMF) till COTIF 1999 kan befogenheten att bevilja tekniskt godkännande överlåtas till en annan myndighet.

Enligt den föreslagna lagen kan ett i enlighet med lagen om järnvägssystemets driftskompatibilitet anmält organ utföra en del av det offentliga administrativa uppdraget. Om detta föreskrivs uttömmande i lagen om järnvägssystemets driftskompatibilitet i enlighet med 124 § grundlagen. Det anmälda organet använder i så fall inte självständig bestämmanderätt när det gäller beviljande av tillstånd att ta i bruk järnvägsmateriel, utan bestämmanderätten hör enligt 5 § till Banförvaltningscentralens behörighet.

Bestämmelser om den behöriga myndighet som avses i bihang C till COTIF-konventionen finns i lagen om transport av farliga ämnen. Övervakningsmyndigheter är bland andra Sjöfartsverket, Luftfartsverket, tullverket, polismyndigheterna, Banförvaltningscentralen, gränsbevakningsväsendet, hamnmyndigheterna, Säkerhetsteknikcentralen, Fordonsförvaltningscentralen och Strålsäkerhetscentralen.

4 §. *Ikraftträdande.* Enligt paragrafens 1 mom. föreskrivs om lagens ikraftträdande genom förordning av republikens president.

3. Ikraftträdande

COTIF-konventionen träder i kraft den första dagen i den tredje månaden efter den månad då OTIF:s centralbyrå har meddelat att två tredjedelar av de i konventionen bestäm-

da medlemsstaterna har ratificerat ändringen av COTIF-konventionen från år 1980. Hittills har 17 stater ratificerat eller anslutit sig till konventionen. Europeiska gemenskapernas kommission har uppmanat gemenskapens medlemsstater att skynda på ratificeringen av COTIF-konventionen.

Lagen avses träda i kraft genom förordning av republikens president samtidigt som konventionen träder i kraft för Finlands del enligt internationell rätt i enlighet med protokollet om ändring av 1980 års COTIF-konvention.

Rådet har den 28 mars 2003 beslutat att ge Europeiska gemenskapernas kommission fullmakt av förhandla om de villkor enligt vilka gemenskapen kan ansluta sig till COTIF-konventionen i egenskap av en sådan regional organisation för ekonomisk integration som avses i artikel 38. Europeiska gemenskapens anslutning till COTIF-konventionen inverkar på tillämpningen av COTIF-konventionen.

4. Behovet av riksdagens samtycke

1999 års COTIF-konvention är ett avtal med delad behörighet och bestämmelserna hör delvis till medlemsstatens och delvis till gemenskapens behörighet. Finland godkänner sålunda konventionen enligt 93 § 1 mom. och 94 § grundlagen till den del bestämmelserna i protokollet hör till medlemsstaternas behörighet. Gränsen mellan gemenskapens och medlemsstaternas behörighet är inte entydig och konventionen innehåller inte heller någon bestämmelse som skulle ange hur behörigheten är fördelad. Till gemenskapens behörighet hör i princip alla konventionsbestämmelser om användning av järnvägsinfrastruktur och tekniska krav på och tekniskt godkännande av järnvägsfordon samt om järnvägstransport av farligt gods.

Vid bedömningen av behovet av riksdagens samtycke är det dock motiverat att ta med alla artiklar i konventionen och dess bihang i bedömningen. Enligt 94 § 1 mom. grundlagen godkänner riksdagen bl.a. fördrag och andra internationella förpliktelser som innehåller sådana bestämmelser som hör till området för lagstiftningen. Riksdagens behö-

riighet för godkännande täcker alla bestämmelser av materiell karaktär i en internationell förpliktelse som hör till lagstiftningens område.

Bestämmelserna i en konvention skall anses höra till området för lagstiftningen, om de gäller användning eller begränsning av en grundläggande rättighet som tryggats i grundlagen, om de i övrigt gäller individens grundläggande rättigheter och skyldigheter, ifall det enligt grundlagen skall föreskrivas i lag om den sak som de avser eller ifall det enligt rådande uppfattning i Finland skall föreskrivas genom lag om den sak som avses. På detta inverkar inte om bestämmelserna strider mot eller stämmer överens med bestämmelser som utfärdats genom lag i Finland (GrUU 11, 12 och 45/2000 rd). Konventionen och bihangen till konventionen innehåller bestämmelser som inverkar direkt på rättigheter och skyldigheter som de avtalslutande parterna eller annars deltagande instanser i internationella järnvägstransporter har. Också bestämmelserna i protokollet om privilegier och immunitet för OTIF:s anställda hör till området för lagstiftningen. Enligt grundlagsutskottets tolkning av praxis hör olika fri- och rättigheter som beviljas internationella organisationer och deras anställda till området för lagstiftningen (GrUU 38/2000 rd och GrUU 49/2001 rd). Också COTIF-konventionen från år 1980 sattes i kraft genom lag.

Följande bestämmelser i COTIF-konventionen innehåller bestämmelser som hör till området för lagstiftningen:

- organisationen, dess anställda, sakkunniga som den anlitar och medlemsstaternas företrädare skall åtnjuta de privilegier och den immunitet som krävs för att de skall kunna fullgöra sina uppdrag (artikel 1)
- organisationen skall ha till ändamål att främja, förbättra och underlätta internationell järnvägstrafik genom att upprätta en enhetlig rättsordning inom olika rättsområden (artikel 2)
- verkställande av domar och kvarstad (artikel 12)
- finansiering av utgifterna (artikel 26)
- avgörande av tvister genom skiljeförfarande (artikel 28)
- bihangen A och B som gäller transport-

villkor i sin helhet

- bihang C i sin helhet samt de detaljerade tekniska bestämmelserna om transport av farligt gods i bihang C enligt följande:

Personalens behörighet (kapitel 1.3.) Alla personer som deltar i transport av farligt gods skall ges allmänna kunskaper om bestämmelser som gäller transport av farligt gods, samt specialutbildning i bestämmelser som gäller arbetsuppgifterna samt för risksituationer som förekommer i anslutning till arbetsuppgifterna. Det skall också regelbundet ordnas fortbildning med anledning av ändringar i bestämmelserna i RID.

Parternas ansvar och skyldigheter (kapitel 1.4.) Avsändaren är skyldig att klassificera och förpacka godset rätt, märka kollit rätt och överlämna riktigt ifyllda dokument till transportören.

Transportören är skyldig att säkerställa att det ifrågakvarande godset får transporteras på järnväg, att fraktsedeln innehåller de uppgifter som krävs, att datum för följande kontroll av behållarna inte har löpt ut, att vagnarna inte är överlastade och att märkningen av vagnarna följer reglerna.

Mottagaren skall på det sätt som anges i bestämmelserna ansvara för rengöringen av vagnar och containrar samt för att riskfaktorer oskadliggörs.

Skyldigheten att utse en säkerhetsrådgivare (kapitel 1.8.) Företag som transporterar eller lastar farliga ämnen eller genom sin verksamhet på annat sätt påverkar transportsäkerheten skall utse en säkerhetsrådgivare. Säkerhetsrådgivaren är en särskilt för detta ändamål utbildad person som har avlagt ett godkänt säkerhetsrådgivarprov. Säkerhetsrådgivarens uppgift är att se till att företagets transporter av farliga ämnen utförs så säkert som möjligt och med iakttagande av bestämmelserna.

Kontroller (kapitel 1.8) Den behöriga myndigheten kan inom sitt nationella område när som helst göra stickprov för att kontrollera att transportererna av farligt gods uppfyller de krav som ställs i bestämmelserna.

En behörig myndighet kan också göra kontroller i företag, som har att göra med transporter av farligt gods, be om nödvändiga dokument och ta prover av farligt gods eller förpackningar under förutsättning att säker-

heten inte äventyras. Parterna i transporter av farligt gods skall beredas möjlighet att för utförandet av kontroller komma in i vagnar och olika delar av vagnar och utrustning och installationer, om det är möjligt och rimligt.

Om de behöriga myndigheterna upptäcker att bestämmelserna i RID inte har iakttagits, kan de förbjuda eller avbryta transporten tills de konstaterade bristerna har korrigerats, eller besluta om andra nödvändiga åtgärder. En transport kan avbrytas på platsen eller på en annan säker plats som myndigheten bestämmer. Dessa åtgärder får inte medföra betydande störningar för järnvägstrafiken.

- bihang D, ansvarighet vid förlust av eller skada på fordon (artikel 4), betydelsen av rätt att åberopa begränsning av skadeståndsansvar (artikel 5), antagande om förkommande av fordon (artikel 6), ansvar för skada som orsakats av fordon (artikel 7), ansvar för anställda och andra personer (artikel 9), väckande av talan (artikel 10), behörig domstol (artikel 11), preskription av fordran (artikel 12)

- bihang E, avtal om användning av bannät (artikel 5—7), förvaltarens ansvar (artikel 8), transportörens ansvar (artikel 9), ersättning vid dödsfall (artikel 11), ersättning vid personskada (artikel 12), ersättning för annan kroppsskada (artikel 13), ersättningens form och belopp vid dödsfall eller personskada (artikel 14), betydelsen av rätt att åberopa begränsning av skadeståndsansvar (artikel 15), omräkning av ersättning och ränta (artikel 16), ansvarighet vid atomolycka (artikel 17), väckande av talan och avtal om forum (artikel 18-20), anspråk mot förvaltaren eller mot transportören (artikel 21—25).

- bihang F, validering av tekniska standarder och antagande av enhetliga tekniska föreskrifter (artikel 5—6)

- bihang G, godkännande för internationell trafik (artikel 3), förfarande (artikel 4), erkännande av tekniskt godkännande (artikel 6), konstruktionsföreskrifter för fordon (artikel 7), konstruktionsföreskrifter för annan materiel (artikel 8), driftföreskrifter (artikel 9), tekniskt godkännande (artikel 10), databank (artikel 13), texter och tecken (artikel 14), underhåll (artikel 15), olyckor och allvarliga skador (artikel 16), rätten att stoppa och avvisa fordon (artikel 17), åsidosättande

av föreskrifter (artikel 18), tvister (artikel 19).

Fördelningen av behörigheten mellan Europeiska gemenskapen och dess medlemsstater är inte entydig. Europeiska gemenskapen skall dock anses vara behörig i fråga om utvecklandet av järnvägarna, koncession för järnvägsföretag, fördelningen av bankapaciteten och banavgift samt beviljande av säkerhetsintyg, järnvägssystemets kompatibilitet och transport av farligt gods. Särskilt gemenskapens tekniska specifikationer för driftskompatibiliteten är gemensamma och bindande. I princip är medlemsstaterna behöriga när det gäller andra frågor.

Ovan redogörs också för innehållet i den nationella lagstiftningen. En del av lagstiftningen är s.k. lagstiftning som genomför gemenskapslagstiftning. Övrig lagstiftning är bl.a. regleringen av transporträtten. När det gäller transporter som hör till tillämpningsområdet för konventionen åsidosätter bestämmelserna i COTIF-konventionen nationell lagstiftning. Detta föreskriver bl.a. järnvägstransportlagen och lagen om ansvar i spårtrafik. Bestämmelserna i konventionen åsidosätter nationell lagstiftning bl.a. när det gäller skadeståndsansvar, beloppet av ersättning och preskription av anspråk.

5. Behandlingsordning

Enligt 94 § 2 mom. grundlagen fattas beslut om godkännande av en internationell förpliktelse med enkel majoritet. Om förslaget till godkännande av en förpliktelse gäller grundlagen skall det dock godkännas med ett beslut som understöds av minst två tredjedelar av de givna rösterna.

Till följd av det överenskomna förfarandet i fråga om ändring av konventionen och dess bihang är det i princip möjligt att Finland binds av sådana till området för lagstiftningen hörande ändringar av konventionsbestämmelserna som Finland inte har understött. Till denna del måste konventionen bedömas med avseende på grundlagens bestämmelser om statens suveränitet och godkännandet av internationella förpliktelser.

Grundlagsutskottet har i sin praxis som grundar sig på förarbetena till grundlagsreformen utgått från att sådana internationella

förpliktelser som är sedvanliga i modernt internationellt samarbete och som bara i ringa utsträckning påverkar statens suveränitet inte direkt kan anses strida mot grundlagens bestämmelser om suveränitet (GrUU 51/2001 rd, s. 2).

Finland kan sålunda säga upp konventionen eller framställa en förklaring eller ett förbehåll mot konventionen eller dess bihang innan en ändring som Finland har motsatt sig träder i kraft internationellt. Artiklarna om möjligheten att göra ändringar i konventionen strider inte mot grundlagens bestämmelser om suveränitet.

Enligt artikel 13 i de enhetliga rättsreglerna CIV har transportören rätt att undersöka handresgods, inskrivet resgods och fordon antingen i närvaro av den resande eller av två oberoende vittnen. En undersökning kan göras vid välgrundad misstanke att befordringsavtalets villkor inte har iakttagits, eller om inte lagar och bestämmelser i den stat där undersökningen skall utföras förbjuder en sådan undersökning. Samma rättighet har transportören också enligt artikel 11 i de enhetliga rättsreglerna CIM. Konventionsbestämmelsen motsvarar i huvudsak 29 § i järnvägstransportlagen. Rätten att utföra undersökning förutsätter dock inte sådana befogenheter som krävs enligt den nämnda paragrafens 2 mom. Likaså, om det gäller transport av farligt gods som inte nämns i fraktsedeln eller som transportören inte annars har kännedom om, har transportören enligt artikel 9 i de enhetliga rättsreglerna CIM rätt att oskadliggöra godset. Enligt regeringens uppfattning kan denna typ av undersökning och oskadliggörande anses godtagbara med tanke på skyddet för privatlivet och egendoms-skyddet i grundlagen, på grund av den allmänna säkerhet som är syftet med konventionsbestämmelserna.

Enligt artikel 5 § 2 i bilaga G (ATMF) till COTIF-konventionen från år 1999 kan befogenheten att bevilja tekniskt godkännande överlåtas till något annat organ än en myndighet. Enligt förslaget kan ett enligt 7 § lagen om järnvägssystemets driftskompatibilitet anmält organ utföra en del det offentliga administrativa uppdrag som avses i artikel 5 § 2 i bihang G (ATMF). Enligt regeringens uppfattning kan det föreskrivas om överlä-

tande av detta offentliga administrativa uppdrag till en privat aktör på motsvarande sätt som i lagen om järnvägssystemets driftskompatibilitet. Banförvaltningscentralen beviljar med stöd av 5 § lagen om järnvägssystemets driftskompatibilitet tillstånd för ibruktagande av rullande järnvägsmateriel. Om det anmälda organets offentliga administrativa uppdrag föreskrivs i lag.

De ändringar som ingår i konventionen och förslaget till lag om sättande i kraft av dem kan godkännas i vanlig lagstiftningsordning.

Med stöd av vad som anförts ovan och i enlighet med 94 grundlagen föreslås att

Riksdagen godkänner de i Vilnius den 3 juni 1999 gjorda ändringarna av konventionen om internationell järnvägstrafik (CO-TIF) till de delar konventionen omfattas av Finlands behörighet.

Eftersom konventionen innehåller bestämmelser som hör till området för lagstiftningen föreläggs Riksdagen samtidigt följande lagförslag:

*Lagförslagen***Lag****om sättande i kraft av de bestämmelser i ändringarna i konventionen om internationell järnvägstrafik (COTIF) som hör till området för lagstiftningen**

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 §

Sättande i kraft av konventionsbestämmelser

De bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i konventionen om internationell järnvägstrafik (COTIF), nedan COTIF-konventionen, i deras ändrade lydelse enligt Vilniusprotokollet av den 3 juni 1999 om ändring av ovan nämnda konvention, gäller som lag sådana som Finland har förbundit sig till dem.

2 §

Vissa konventionsbestämmelser som inte publiceras

Bestämmelserna i den tekniska bilagan till reglementet om internationell järnvägstransport av farligt gods (RID), som utgör bihang till COTIF-konventionen, publiceras inte i författningssamlingen. Dessa bilagor finns

tillgängliga och kan erhållas hos kommunikationsministeriet, som också lämnar uppgifter om dem på finska och svenska.

Bestämmelserna i de tekniska bilagorna till de enhetliga rättsreglerna för validering av tekniska standarder och antagande av enhetliga tekniska föreskrifter att tillämpa på järnvägsmateriel avsedd att användas i internationell trafik (APTU), som utgör bihang till COTIF-konventionen, publiceras inte i författningssamlingen. Dessa bilagor finns tillgängliga och kan erhållas hos Banförvaltningscentralen, som också lämnar uppgifter om dem på finska och svenska.

3 §

Behörig myndighet

Banförvaltningscentralen är den behöriga myndighet som avses i artikel 5 i bihang G (ATMF) till COTIF-konventionen.

Om de behöriga myndigheter och besikt-

ningsorgan som avses i bihang C till COTIF-konventionen föreskrivs i lagen om transport av farliga ämnen (719/1994) samt de förordningar som statsrådet och kommunikationsministeriet utfärdat med stöd av lagen.

4 §

Ikraftträdande

Om ikraftträdandet av denna lag bestäms genom förordning av republikens president.

Helsingfors den 23 april 2004

Republikens President

TARJA HALONEN

Minister Johannes Koskinen

Bilagor

Protokoll av den 3 juni 1999

om ändring av fördraget om internationell järnvägstrafik (COTIF) av den 9 maj 1980

(Protokoll 1999)

- Artikel 1 Ny lydelse av fördraget
 - Artikel 2 Tillfällig depositarie
 - Artikel 3 Undertecknande. Ratifikation. Godtagande. Godkännande. Anslutning
 - Artikel 4 Ikraftträdande
 - Artikel 5 Förklaringar och förbehåll
 - Artikel 6 Övergångsbestämmelser
 - Artikel 7 Protokollstexter
-
- Uppgifter om underskrifter, ratifikationer, godtaganden, godkännanden, anslutningar och ikraftträdande
 - Förklaringar och förbehåll

I enlighet med artikel 6 och artikel 19 § 2 i fördraget om internationell järnvägstrafik, undertecknat i Bern den 9 maj 1980 (nedan kallat COTIF 1980), samlades den femte generalförsamlingen i Mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik (OTIF) i Vilnius den 26 maj–3 juni 1999.

Generalförsamlingen,

- som är övertygad om nödvändigheten och nyttan av en mellanstatlig organisation som så långt det är möjligt behandlar alla aspekter av internationell järnvägstrafik på statlig nivå,

- som anser att OTIF är den lämpligaste organisationen för detta ändamål, med tanke på att COTIF 1980 tillämpas av 39 stater i Europa, Asien och Afrika samt av järnvägsföretagen i dessa stater,

- som anser att det är nödvändigt att revidera COTIF 1980, i synnerhet de enhetliga rättsreglerna CIV och de enhetliga rättsreglerna CIM, för att anpassa dem till den internationella järnvägstrafikens nya behov,

- som anser att säkerheten vid transport av farligt gods i internationell järnvägstrafik kräver att RID omvandlas till en offentlighetslig ordning, vars tillämpning inte längre är avhängig av ett transportavtal som är underkastat de enhetliga rättsreglerna CIM,

- som anser att de politiska, ekonomiska och rättsliga förändringar som har inträffat i ett stort antal medlemsstater sedan fördraget undertecknades den 9 maj 1980 medför att enhetliga föreskrifter som omfattar andra rättsområden som är viktiga för den internationella järnvägstrafiken bör upprättas och utvecklas,

- som anser att staterna, med beaktande av särskilda allmänna intressen, bör vidta effektivare åtgärder för att undanröja de hinder som kvarstår vid passerandet av gränser i internationell järnvägstrafik,

- som anser att det i den internationella järnvägstrafikens intresse är viktigt att modernisera befintliga internationella multilaterala konventioner och avtal inom järnvägsområdet och, i förekommande fall, integrera dem i fördraget,

har beslutat följande.

Artikel 1 Ny lydelse av fördraget

COTIF 1980 skall ändras enligt innehållet i den bilaga som utgör en integrerad del av detta protokoll.

Artikel 2 Tillfällig depositarie

§ 1 Depositarieregeringens uppgifter, som anges i artiklarna 22–26 i COTIF 1980, skall utföras av OTIF, som tillfällig depositarie, från det att detta protokoll öppnas för undertecknande till dess att det träder i kraft.

§ 2 Den tillfällige depositarien skall underrätta medlemsstaterna

a) om undertecknande av detta protokoll och om deponering av instrument om ratifikation, godtagande, godkännande eller anslutning,

b) om den dag då detta protokoll träder i kraft enligt artikel 4 i detta,

och skall utföra depositariens övriga uppgifter enligt del VII i Wienkonventionen av den 23 maj 1969 om traktaträtten.

Artikel 3 Undertecknande. Ratifikation. Godtagande. Godkännande. Anslutning

§ 1 Detta protokoll skall vara öppet för undertecknande av medlemsstaterna till och med den 31 december 1999. Undertecknandet skall ske hos depositarien i Bern.

§ 2 Detta protokoll skall enligt artikel 20 § 1 i COTIF 1980 ratificeras, godtas eller godkännas. Instrument om ratifikation, godtagande eller godkännande skall deponeras snarast möjligt hos den tillfällige depositarien.

§ 3 De medlemsstater som inte har undertecknat detta protokoll inom den frist som anges i § 1 och de stater vars framställning om anslutning till COTIF 1980 anses bifallen i enlighet med

artikel 23 § 2 i det fördraget, kan innan detta protokoll träder i kraft ansluta sig till det genom att deponera ett anslutningsinstrument hos den tillfällige depositarien.

§ 4 En stats anslutning till COTIF 1980 i enlighet med artikel 23 i det fördraget, varom framställan har gjorts efter det att detta protokoll öppnats för undertecknande men innan det träder i kraft, skall anses som en anslutning både till COTIF 1980 och till fördraget i dess lydelse enligt bilagan till detta protokoll.

Artikel 4 Ikraftträdande

§ 1 Detta protokoll träder i kraft den första dagen i den tredje månaden efter den månad då den tillfällige depositarien har underrättat medlemsstaterna om deponeringen av det instrument genom vilket villkoren i artikel 20 § 2 i COTIF 1980 har uppfyllts. Stater, som vid tidpunkten för beslutet av den femte generalförsamlingen var medlemsstater och som fortfarande är det när villkoren för detta protokolls ikraftträdande har uppfyllts, skall anses vara medlemsstater i den mening som avses i nämnda artikel 20 § 2.

§ 2 Artikel 3 skall dock tillämpas från och med öppnandet för undertecknande av detta protokoll.

Artikel 5 Förklaringar och förbehåll

Förklaringar och förbehåll enligt artikel 42 § 1 i fördraget i dess lydelse enligt bilagan till detta protokoll får avges eller göras när som helst, även innan detta protokoll träder i kraft. De får verkan när detta protokoll träder i kraft.

Artikel 6 Övergångsbestämmelser

§ 1 Senast sex månader från det att detta protokoll har trätt i kraft skall OTIF:s generalsekretäre sammankalla generalförsamlingen för att

a) utse ledamöterna i administrativa kommittén för den påföljande perioden (artikel 14 § 2 b i COTIF i dess lydelse enligt bilagan till detta protokoll) och, i förekommande fall, fatta beslut om upphörande av den sittande administrativa kommitténs mandat,

b) för en period om sex år fastställa det belopp till vilket organisationens utgifter högst får uppgå (artikel 14 § 2 e i COTIF i dess lydelse enligt bilagan till detta protokoll), och

c) i förekommande fall utse generalsekretärer (artikel 14 § 2 c i COTIF i dess lydelse enligt bilagan till detta protokoll).

§ 2 Senast tre månader efter det att detta protokoll har trätt i kraft skall OTIF:s generalsekretäre sammankalla tekniska expertutskottet.

§ 3 Efter det att detta protokoll har trätt i kraft skall administrativa kommitténs mandat, som fastställts i enlighet med artikel 6 § 2 b i COTIF 1980, upphöra den dag som fastställs av generalförsamlingen, vilken skall sammanfalla med den dag då mandatet för de ledamöter och suppleanter i administrativa kommittén som har utsetts av generalförsamlingen börjar löpa (artikel 14 § 2 b i COTIF i dess lydelse enligt bilagan till detta protokoll).

§ 4 Mandatet för centralbyråns generaldirektör vid tidpunkten för detta protokolls ikraftträdande skall upphöra vid utgången av den period för vilken han har utnämnts i enlighet med artikel 7 § 2 d i COTIF 1980. Från det att detta protokoll har trätt i kraft skall han tjänstgöra som generalsekreterare.

§ 5 Även efter det att detta protokoll har trätt i kraft skall de relevanta bestämmelserna i artiklarna 6, 7 och 11 i COTIF 1980 fortsätta att vara tillämpliga i fråga om

- a) granskningen av organisationens räkenskaper och godkännande av årsredovisningen,
- b) fastställande av medlemsstaternas slutliga bidrag till organisationens utgifter,
- c) betalning av bidragen,
- d) det belopp till vilket organisationens utgifter högst får uppgå under en femårsperiod, som fastställts innan detta protokoll träder i kraft.

Leden a och c avser det år under vilket detta protokoll träder i kraft och det år som föregår det året.

§ 6 Medlemsstaternas slutliga bidrag som skall betalas för det år under vilket detta protokoll träder i kraft skall beräknas på grundval av artikel 11 § 1 i COTIF 1980.

§ 7 På begäran av en medlemsstat vars bidrag, beräknat enligt artikel 26 i fördraget i dess lydelse enligt bilagan till detta protokoll, är större än dess bidrag för år 1999, får generalförsamlingen fastställa den statens bidrag för de tre år som följer efter det år då detta protokoll träder i kraft, med beaktande av följande principer:

- a) Övergångsbidraget skall fastställas på grundval av det minsta bidrag som avses i ovan nämnda artikel 26 § 3 eller det bidrag som skall betalas för år 1999 om detta är större än det minsta bidraget.
- b) Bidraget skall anpassas successivt i högst tre steg upp till beloppet för det slutliga bidraget beräknat enligt ovan nämnda artikel 26.

Denna bestämmelse skall inte tillämpas på medlemsstater som betalar det minsta bidraget, vilket under alla omständigheter skall betalas.

§ 8 För avtal om befordran av resande eller transport av gods i internationell trafik mellan medlemsstaterna som har ingåtts enligt de enhetliga rättsreglerna CIV 1980 eller de enhetliga rättsreglerna CIM 1980 skall de enhetliga rättsregler som är i kraft när avtalen ingås fortsätta att gälla även efter det att detta protokoll har trätt i kraft.

§ 9 De tvingande bestämmelserna i de enhetliga rättsreglerna CUV och i de enhetliga rättsreglerna CUI skall på avtal som har ingåtts innan detta protokoll har trätt i kraft tillämpas ett år efter dess ikraftträdande.

Artikel 7
Protokollstexter

§ 1 Detta protokoll skall ingås och undertecknas på engelska, franska och tyska språken. Vid skiljaktigheter skall endast den franska texten äga giltighet.

§ 2 På förslag från någon av de berörda medlemsstaterna skall organisationen offentliggöra officiella översättningar av detta protokoll till andra språk, om något av dessa språk är ett officiellt språk inom minst två medlemsstater. Dessa översättningar skall göras i samarbete med de berörda medlemsstaternas behöriga myndigheter.

Till bekräftelse härav har undertecknande befullmäktigade, av sina regeringar vederbörligen bemyndigade ombud undertecknat detta protokoll.

Som skedde i Vilnius den 3 juni 1999 i ett enda originalexemplar på engelska, franska och tyska språken; dessa exemplar skall förvaras i OTIF:s arkiv. Med detta exemplar överensstämmande, bestyrkta kopior skall överlämnas till varje medlemsstat.

(Följt av underskrifter)

- Uppgifter om underskrifter, ratifikationer, godtaganden, godkännanden, anslutningar och ikraftträdande
- Förklaringar och förbehåll

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

- Artikel 1 Immunitet mot rättsligt förfarande, verkställighet och utmätning
- Artikel 2 Skydd mot expropriation
- Artikel 3 Skattebefrielse
- Artikel 4 Befrielse från tullar och avgifter
- Artikel 5 Officiell verksamhet
- Artikel 6 Penningtransaktioner
- Artikel 7 Meddelanden
- Artikel 8 Privilegier och immunitet för medlemsstaternas företrädare
- Artikel 9 Privilegier och immunitet för organisationens anställda
- Artikel 10 Privilegier och immunitet för sakkunniga
- Artikel 11 Syftet med privilegier och immunitet som beviljas
- Artikel 12 Förhindrande av missbruk
- Artikel 13 Behandling av egna medborgare
- Artikel 14 Tilläggsavtal

Artikel 1

Immunitet mot rättsligt förfarande, verkställighet och utmätning

§ 1 Inom ramen för sin officiella verksamhet skall organisationen åtnjuta immunitet mot rättsligt förfarande och verkställighet utom

- a) i den mån organisationen i ett särskilt fall har uttryckligen avstått från sin immunitet,
- b) i fråga om civilrättslig talan som har väckts mot 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 skall, 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.

Artikel 2 Skydd mot expropriation

Om expropriation är nödvändig för allmännyttiga ändamål, skall alla lämpliga åtgärder vidtas för att förhindra att den utgör ett hinder för organisationen att utöva sin verksamhet, och skälig ersättning skall utan dröjsmål betalas ut i förskott.

Artikel 3 Skattebefrielse

§ 1 Varje medlemsstat skall 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, skall 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 skall 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.

Artikel 4 Befrielse från tullar och avgifter

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

§ 2 Befrielse enligt denna artikel skall 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 skall 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 varje slag av medel, valutor, kontanter och annan lös egendom. Den får fritt disponera över sådan egendom föra alla de ändamål som anges i fördraget samt ha konton i vilken valuta som helst i den omfattning som krävs för att den skall kunna fullgöra sina åtaganden.

Artikel 7 Meddelanden

För sina officiella meddelanden och överföring av alla sina handlingar skall organisationen av varje medlemsstat ges en minst lika förmånlig behandling som den staten ger andra jämförbara internationella organisationer.

Artikel 8

Privilegier och immunitet för medlemsstaternas företrädare

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

- a) Immunitet mot rättsligt förfarande såvitt 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 skall 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 uppdrag,
- e) undantag för sig själva och sin make eller maka från invandringsrestriktioner och anmälningsplikt för utlänningar,
- f) samma lättnader med avseende på valuta- och växlingsrestriktioner som medges företrädare för en utländsk regering på tillfälligt officiellt uppdrag.

Artikel 9

Privilegier och immunitet för organisationens anställda

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

- a) Immunitet mot rättsligt förfarande såvitt avser gärningar, inbegripet skriftliga och muntliga uttalanden, som de har begått vid fullgörandet av sina uppgifter i tjänsten; denna immunitet skall 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 skall fortsätta att åtnjuta denna immunitet även efter det att anställningen vid organisationen har upphört,
- b) okränkbarhet för alla handlingar och dokument som rör deras tjänst,
- c) samma undantag från bestämmelser om invandringsrestriktioner och anmälningsplikt för utlänningar som vanligen medges internationella organisationers anställda; familjemedlemmar som ingår i hushållet skall åtnjuta samma lättnader,
- d) befrielse från nationell inkomstskatt, med förbehåll för införande av intern beskattning till organisationen, av löner och arvoden som betalas av organisationen; medlemsstaterna har

dock rätt att ta hänsyn till dessa löner och arvoden när det skattebelopp som tas ut på inkomster från andra källor skall beräknas; medlemsstaterna är inte skyldiga att tillämpa denna skattebefrielse på ersättningar, pensioner och livräntor som organisationen betalar till sina tidigare anställda eller dessas förmånstagare,

e) i fråga om växling av valuta, samma privilegier som vanligen medges internationella organisationers personal,

f) samma lättnader för sig själva och familjemedlemmar som tillhör deras hushåll för repatriering vid internationella kriser som vanligen medges anställda vid internationella organisationer.

Artikel 10

Privilegier och immunitet för sakkunniga

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

a) Immunitet mot rättsligt förfarande såvitt avser gärningar, inbegripet muntliga och skriftliga uttalanden, som de har begått vid fullgörandet av sina uppgifter eller uppdrag; denna immunitet skall 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 trafikbrott där ett sådant transportmedel är inblandat; de sakkunniga skall 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) de lättnader från växlingsrestriktioner som erfordras för överföring av deras arvoden,

d) samma lättnader i fråga om deras personliga resgoods som medges företrädare för en utländsk regering på ett tillfälligt officiellt uppdrag.

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 skall kunna bedrivas utan hinder och att de personer som åtnjuter dessa privilegier och denna immunitet skall vara helt oberoende. De behöriga myndigheterna skall häva varje immunitet 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, såvitt avser deras företrädare,

b) administrativa kommittén, såvitt avser generalsekreteraren,

c) generalsekreteraren, såvitt avser organisationens anställda samt de sakkunniga som organisationen anlitar.

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 skall alltid samarbeta med behöriga myndigheter i medlemsstaterna för att underlätta rättsskipning, 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 skall 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 angående tillämpningen av bestämmelserna i detta protokoll, såvitt avser denna medlemsstat eller dessa medlemsstater, och även andra avtal för att säkerställa att organisationens verksamhet bedrivs på ett effektivt sätt.

COTIF

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

Avdelning I Allmänna bestämmelser

- 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 Begreppet fördrag

Avdelning II Gemensamma bestämmelser

- Artikel 8 Nationell rätt
- Artikel 9 Beräkningsenhet
- Artikel 10 Tilläggsbestämmelser
- Artikel 11 Ställande av säkerhet
- Artikel 12 Verkställande av domar. Kvarstad och utmätning

Avdelning III Uppbyggnad och verksamhet

- Artikel 13 Organ
- Artikel 14 Generalförsamlingen
- Artikel 15 Administrativa kommittén
- Artikel 16 Utskott
- Artikel 17 Revisionsutskottet
- Artikel 18 Fackutskottet RID
- Artikel 19 Förenklingsutskottet
- Artikel 20 Tekniska expertutskottet
- Artikel 21 Generalsekreteraren
- Artikel 22 Organisationens personal
- Artikel 23 Tidskrift
- Artikel 24 Listor över linjer

Avdelning IV Finanser

- Artikel 25 Arbetsprogram. Budget. Redovisning. Förvaltningsberättelse
- Artikel 26 Finansiering av utgifterna
- Artikel 27 Granskning av organisationens räkenskaper

Avdelning V Skiljedom

- Artikel 28 Behörighet
- Artikel 29 Skiljeavtal. Sekretariat
- Artikel 30 Skiljemän
- Artikel 31 Förfarande. Kostnader
- Artikel 32 Preskription. Verkställighet

Avdelning VI Ändring av fördraget

- Artikel 33 Behörighet
- Artikel 34 Beslut av generalförsamlingen
- Artikel 35 Beslut av utskotten

Avdelning VII Slutbestämmelser

- Artikel 36 Depositarie
- Artikel 37 Anslutning till fördraget
- Artikel 38 Anslutning av regionala organisationer för ekonomisk integration
- Artikel 39 Associerade medlemmar
- Artikel 40 Avbrott i medlemskap
- Artikel 41 Uppsägning av fördraget
- Artikel 42 Förklaringar och förbehåll mot fördraget
- Artikel 43 Organisationens avveckling
- Artikel 44 Övergångsbestämmelse
- Artikel 45 Fördragstexter

Avdelning I

Allmänna bestämmelser

Artikel 1

Mellanstatlig organisation

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

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

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

§ 4 Organisationens, dess anställda, sakkunniga som den anlitar och medlemsstaternas företrädare skall, i enlighet med vad som föreskrivs i det protokoll om organisationens privilegier och immunitet som har fogats till fördraget, åtnjuta de privilegier och den immunitet som krävs för att de skall kunna fullgöra sina uppdrag.

§ 5 Förhållandet mellan organisationen och den stat i vilken den har sitt säte skall regleras genom en särskild överenskommelse.

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

Artikel 2

Organisationens ändamål

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

a) upprätta en enhetlig rättsordning inom följande rättsområden:

1. avtal om internationell järnvägsbefordran av resande och transport av gods i genomgående internationell järnvägstrafik, inbegripet kompletterande befordran med andra transportmedel som är föremål för ett enda avtal,

2. avtal om användning av andra fordon som transportmedel i internationell järnvägstrafik,

3. avtal om användning av infrastruktur i internationell järnvägstrafik,

4. transport av farligt gods i internationell järnvägstrafik,

b) bidra till att, med beaktande av särskilda allmänna intressen, hinder för internationell järnvägstrafik över gränserna avlägsnas, i den mån orsakerna till dessa hinder ligger inom staternas ansvarsområde,

c) bidra till driftskompatibilitet och teknisk harmonisering på järnvägsområdet genom validering av tekniska standarder och antagande av enhetliga tekniska föreskrifter,

d) införa ett enhetligt förfarande för tekniskt godkännande av järnvägsmateriel avsedd att användas i internationell trafik,

e) se till att alla regler och rekommendationer som införs inom organisationen tillämpas,

f) utveckla de enhetliga rättsordningar, bestämmelser och förfaranden som avses i a–e med beaktande av den rättsliga, ekonomiska och tekniska utvecklingen.

§ 2 Organisationen får

a) inom ramen för det syfte som anges i § 1 utarbeta andra enhetliga rättsordningar,

b) utgöra ett ramverk inom vilket medlemsstaterna kan utarbeta andra internationella konventioner i syfte att främja, förbättra och underlätta internationell järnvägstrafik.

Artikel 3

Internationellt samarbete

§ 1 Medlemsstaterna förbinder sig att i princip koncentrera sitt internationella samarbete på järnvägsområdet inom ramen för organisationen, i den mån det finns en överensstämmelse i fråga om de uppgifter som den tilldelas enligt artiklarna 2 och 4. För att uppnå detta mål skall medlemsstaterna vidta alla nödvändiga och lämpliga åtgärder för att gällande internationella multilaterala konventioner och avtal som de är anslutna till skall antas, i den mån dessa konventioner och avtal rör internationellt samarbete inom järnvägsområdet och ger befogenheter till andra mellanstatliga eller icke-statliga organisationer med uppgifter som överlappar organisationens uppgifter.

§ 2 De skyldigheter som följer av § 1 för de medlemsstater som samtidigt är medlemmar av Europeiska gemenskaperna eller parter i avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet skall inte ha företräde framför deras skyldigheter som medlemmar av Europeiska gemenskaperna eller som parter i avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

Artikel 4

Övertagande och överföring av befogenheter

§ 1 Organisationen skall 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.

§ 3 Organisationen kan med administrativa kommitténs godkännande överta administrativa uppgifter som rör dess ändamål och som en medlemsstat anförtror den. Den berörda medlemsstaten skall stå för de kostnader som organisationen åsamkas på grund av dessa uppgifter.

Artikel 5

Medlemsstaternas särskilda skyldigheter

§ 1 Medlemsstaterna är överens om att vidta alla lämpliga åtgärder för att underlätta och befordra den internationella järnvägstrafiken. För det ändamålet förbinder sig varje medlemsstat att i möjligaste mån

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

§ 2 För att underlätta och förbättra den internationella järnvägstrafiken är medlemsstaterna överens om att medverka till att uppnå största möjliga enhetlighet i fråga om bestämmelser, standarder, förfaranden och organisationsmetoder med avseende på järnvägsfordon, järnvägspersonal, järnvägsinfrastruktur och tilläggstjänster.

§ 3 Medlemsstaterna är överens om att underlätta ingåendet av avtal mellan infrastrukturförvaltare som syftar till att optimera den internationella järnvägstrafiken.

Artikel 6

Enhetliga rättsregler

§ 1 Den internationella järnvägstrafiken och godkännandet av järnvägsmateriel för användning i internationell trafik skall, såvitt inte förklaringar eller förbehåll enligt artikel 42 § 1 första meningen, regleras genom

- a) ”Enhetliga rättsregler för avtal om internationell järnvägsbefordran av resande (CIV)”, som utgör Bihang A till fördraget,
- b) “Enhetliga rättsregler för avtal om internationell järnvägstransport av gods (CIM)”, som utgör Bihang B till fördraget,
- c) “Reglementet om internationell järnvägstransport av farligt gods (RID)”, som utgör Bihang C till fördraget,

- d) "Enhetliga rättsregler för avtal om användning av fordon i internationell järnvägstrafik (CUV)", som utgör Bihang D till fördraget,
- e) "Enhetliga rättsregler för avtal om användning 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 att tillämpa på järnvägsmateriel avsedd att användas i internationell trafik (APTU)", som utgör Bihang F till fördraget,
- g) "Enhetliga rättsregler för tekniskt godkännande av järnvägsmateriel avsedd att användas i internationell trafik (ATMF)", som utgör Bihang G till fördraget,
- h) andra ordningar för enhetliga rättsregler som utarbetats av organisationen i enlighet med artikel 2 § 2 a, som också utgör bihang till fördraget.

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

Artikel 7 Begreppet fördrag

I det följande förstås med uttrycket "fördrag" själva fördraget, det protokoll som avses i artikel 1 § 4 och de bihang som avses i artikel 6, inbegripet bilagorna till dessa bihang.

Avdelning II Allmänna bestämmelser

Artikel 8 Nationell rätt

§ 1 När fördraget tolkas och tillämpas skall hänsyn tas till dess karaktär av internationell rätt och till nödvändigheten av att främja enhetlighet.

§ 2 Om bestämmelser saknas i fördraget skall nationell rätt tillämpas.

§ 3 Med nationell rätt förstås rättsordningen, inbegripet dess lagvalsregler, i den stat där den berättigade gör sitt anspråk gällande.

Artikel 9 Beräkningsenhet

§ 1 Med beräkningsenheter avses i bihangen särskilda dragningsrätter såsom de definieras av Internationella valutafonden.

§ 2 Värdet av en stats nationella mynt uttryckt i särskilda dragningsrätter skall, för en stat som även är medlem av Internationella valutafonden, bestämmas enligt den beräkningsmetod som valutafonden tillämpar för sin verksamhet och sina transaktioner.

§ 3 Värdet av en stats nationella mynt uttryckt i särskilda dragningsrätter skall, för en stat som inte är medlem av Internationella valutafonden, beräknas på det sätt som bestäms av den sta-

ten. Denna beräkning skall ge ett realvärde i nationellt mynt som så nära som möjligt överensstämmer med vad som skulle ha följt av en tillämpning av § 2.

§ 4 För en stat som inte är medlem av Internationella valutafonden och vars lag inte medger att § 2 eller 3 tillämpas, skall den beräkningsenhet som anges i bihangen anses motsvara tre guldfrancs. En guldfranc motsvarar 10/31 gram guld av 0,900 finhet. Omräkningen av guldfrancs skall ge ett realvärde i nationellt mynt som så nära som möjligt överensstämmer med vad som skulle ha följt av en tillämpning av § 2.

§ 5 Inom tre månader från det att fördraget har trätt i kraft och varje gång som beräkningsmetoden ändras eller värdet av en stats mynt uttryckt i beräkningsenheten ändras, skall den berörda staten underrätta generalsekreteraren om den beräkningsmetod enligt § 3 som staten tillämpar respektive resultatet av omräkningen enligt § 4.

§ 6 Ett belopp uttryckt i beräkningsenheter skall omräknas till den nationella valutan i den stat där talan väckts. Omräkningen skall göras i enlighet med värdet på motsvarande valuta den dag då det rättsliga avgörandet fattas eller den dag som parterna kommer överens om.

Artikel 10

Tilläggsbestämmelser

§ 1 Två eller flera stater eller två eller flera transportörer får utfärda tilläggsbestämmelser för tillämpningen av de enhetliga rättsreglerna CIV och de enhetliga rättsreglerna CIM. De får inte avvika från dessa enhetliga rättsregler.

§ 2 Tilläggsbestämmelserna i § 1 skall sättas i kraft och offentliggöras i den ordning som föreskrivs i varje stats lagar och bestämmelser. Organisationens generalsekreterare skall underrättas om tilläggsbestämmelsernas innehåll och ikraftträdande. Denne skall delge medlemsstaterna dessa underrättelser.

Artikel 11

Ställande av säkerhet

Vid 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 I domar som har meddelats enligt detta fördrag av en behörig domstol efter parternas hörande eller genom tredskodom och som får verkställas enligt den rätt som tillämpas av domstolen skall vara verkställbara i alla andra medlemsstater, så snart de formföreskrifter har uppfyllts som gäller i den stat där verkställigheten skall äga rum. Ny prövning av själva saken är inte tillåten. Dessa bestämmelser skall även vara tillämpliga på förlikning som har träffats inför domstol.

§ 2 § 1 skall varken vara tillämplig på domar som endast får verkställas interimistiskt, eller på sådana skadestånd som en kående förpliktas att, förutom rättegångskostnaderna, betala med anledning av att hans talan har ogillats.

§ 3 Om ett trafikföretag med anledning av en transport som omfattas av de enhetliga rättsreglerna CIV eller de enhetliga rättsreglerna CIM har fått en fordran mot ett annat trafikföretag och företagen inte lyder under samma medlemsstat, får fordran beläggas med kvarstad eller utmätas endast på grund av ett avgörande av en judiciell myndighet i den medlemsstat under vilken det företag lyder vars fordran åtgärden avser.

§ 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 under vilken det företag lyder vars fordran åtgärden avser.

§ 5 Järnvägsfordon får beläggas med kvarstad eller utmätas endast inom en annan medlemsstat än den där innehavaren har sitt säte, på grund av ett avgörande av en judiciell myndighet i den sistnämnda staten. Med ordet innehavare avses den person som varaktigt utnyttjar ett järnvägsfordon som transportmedel, antingen han är ägare eller har nyttjanderätt till detta fordon.

Avdelning III Uppbyggnad och verksamhet

Artikel 13 Organ

§ 1 Organisationens verksamhet skall 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.
- g) Generalsekreteraren.

§ 2 Generalförsamlingen får besluta att inrätta andra tillfälliga utskott för särskilda uppgifter.

§ 3 Vid fastställande av beslutsmässigt antal i generalförsamlingen eller i de utskott som anges i § 1 c–f skall inte de medlemsstater som inte har rösträtt (artikel 14 § 5, artikel 26 § 7 eller artikel 40 § 4) medräknas.

§ 4 Ordförandeskapet i generalförsamlingen, ordförandeskapet i administrativa kommittén och funktionen som generalsekreterare skall i princip tilldelas medborgare i olika medlemsstater.

Artikel 14 Generalförsamlingen

§ 1 Alla medlemsstaterna skall vara företrädna i generalförsamlingen.

§ 2 Generalförsamlingen skall

- a) fastställa sin egen arbetsordning,
- b) utse ledamöter i administrativa kommittén och en suppleant för varje ledamot samt utse de medlemsstater som skall utöva ordförandeskap i densamma (artikel 15 §§ 1–3),
- c) utse generalsekreterare (artikel 21 § 2),
- d) utfärda riktlinjer för administrativa kommitténs och generalsekreterarens verksamhet,
- e) för perioder om sex år fastställa det belopp till vilket organisationens utgifter högst får uppgå under varje budgetperiod (artikel 25); i annat fall skall den för en period om högst sex år utfärda riktlinjer för begränsning av dessa utgifter,
- f) besluta huruvida organisationens säte skall förläggas till en annan plats (artikel 1 § 2),
- g) besluta om införande av andra arbetsspråk (artikel 1 § 6),
- 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) i förekommande fall besluta om tillfälligt inrättande av andra utskott för särskilda uppgifter (artikel 13 § 2),
- j) bedöma om en stats beteende skall betraktas som en tyst uppsägning (artikel 26 § 7),
- k) besluta om revisionen skall anförtros en annan medlemsstat än den stat där organisationen har sitt säte (artikel 27 § 1),
- l) fatta beslut om förslag till ändring av konventionen (artikel 33 §§ 2 och 3),
- m) fatta beslut om framställningar om anslutning som inges till generalförsamlingen (artikel 37 § 4),
- n) fatta beslut om villkoren för anslutning av en regional organisation för ekonomisk integration (artikel 38 § 1),
- o) fatta beslut om framställningar om anslutning som inges till den (artikel 39 § 1),
- p) fatta beslut om organisationens avveckling och om eventuell överföring av dess befogenheter till en annan mellanstatlig organisation (artikel 43),
- q) fatta beslut om andra frågor som tagits upp på föredragningslistan.

§ 3 Generalsekreteraren skall 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 skall tillställa medlemsstaterna förslag till fö-

redragningslista minst tre månader före mötets början, enligt villkoren i den arbetsordning som avses i § 2 a.

§ 4 Generalförsamlingen skall vara beslutsfällig (artikel 13 § 3) när en majoritet av medlemsstaterna är företrädade. En medlemsstat får låta en annan medlemsstat företräda sig; en stat får dock inte företräda mer än en annan stat.

§ 5 Vid omröstning i generalförsamlingen om ändringar av bihangen till fördraget skall de medlemsstater som i enlighet med artikel 42 § 1 första meningen har avgett en förklaring avseende det ifrågakvarande bihanget inte ha rätt att rösta.

§ 6 Generalförsamlingen skall fatta beslut med en majoritet av medlemsstaterna 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 skall krävas två tredjedelars majoritet. I det fall som avses i § 2 l skall två tredjedelars majoritet krävas endast vid förslag som syftar till att ändra själva fördraget, med undantag av artikel 9 och artikel 27 §§ 2–10 och det protokoll som avses i artikel 1 § 4.

§ 7 På generalsekreterarens inbjudan, som utsänts med samtycke av en majoritet av medlemsstaterna, får

a) stater som inte är medlemmar i organisationen,

b) internationella organisationer och sammanslutningar som har behörighet i frågor som rör organisationens verksamhet eller som ägnar sig åt frågor som har tagits upp på föredragningslistan,

delta i generalförsamlingens möten utan rösträtt.

Artikel 15

Administrativa kommittén

§ 1 Administrativa kommittén skall bestå av företrädare för en tredjedel av medlemsstaterna.

§ 2 Kommitténs ledamöter och en suppleant för var och en av dem samt den medlemsstat som innehar ordförandeskapet i kommittén skall utses för tre år. Kommitténs sammansättning skall fastställas för varje period, varvid hänsyn särskilt skall tas till en skälig geografisk fördelning. En suppleant som blir ledamot i kommittén under en period måste utses till ledamot av kommittén för den påföljande perioden.

§ 3 Om en stat lämnar sin plats i kommittén, om en ledamots rösträtt upphör eller om en ledamot uteblir vid två på varandra följande möten i kommittén, utan att ledamoten har låtit sig företrädas av en annan ledamot enligt § 6, skall den suppleant som utses av generalförsamlingen fullgöra den ledamotens uppgifter under återstoden av perioden.

§ 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 Kommittén skall

a) fastställa sin egen arbetsordning,

b) ingå överenskommelsen om organisationens säte,

- c) fastställa organisationens tjänsteföreskrifter,
- d) med beaktande av de sökandes kompetens och en skälig geografisk fördelning, utnämna organisationens högre tjänstemän,
- e) fastställa ett reglemente om organisationens finanser och bokföring,
- f) godkänna organisationens arbetsprogram, budget, förvaltningsberättelse och redovisning,
- g) på grundval av den godkända redovisningen, fastställa de slutliga bidrag som medlemsstaterna enligt artikel 26 skall betala för de två föregående kalenderåren samt det belopp som medlemsstaterna enligt artikel 26 § 5 skall betala i förskott för det innevarande året och för det påföljande kalenderåret,
- h) besluta om de av organisationens befogenheter som rör alla medlemsstaterna eller endast en del av medlemsstaterna samt de utgifter som dessa medlemsstater skall betala till följd av detta (artikel 26 § 4),
- i) fastställa beloppet för de särskilda arvoden (artikel 26 § 11),
- j) utfärda särskilda riktlinjer för revision (artikel 27 § 1),
- k) godkänna de administrativa uppgifter som organisationen skall ansvara för (artikel 4 § 3) och fastställa de särskilda bidrag som den berörda medlemsstaten skall betala,
- l) tillställa medlemsstaterna förvaltningsberättelsen, redovisningen och sina beslut och anvisningar,
- m) upprätta en verksamhetsberättelse och ett förslag till ny sammansättning av kommittén samt sända medlemsstaterna dessa senast två månader innan det möte öppnas vid vilket generalförsamlingen skall bestämma om kommitténs sammansättning (artikel 14 § 2 b),
- n) övervaka generalsekreterarens förvaltning,
- o) övervaka att generalsekreteraren tillämpar fördraget på ett riktigt sätt och att generalsekreteraren verkställer de beslut som fattas av övriga organ; för det ändamålet får kommittén vidta alla åtgärder som är ägnade att förbättra tillämpningen av fördraget och av ovannämnda beslut,
- p) avge utlåtanden i frågor som kan beröra organisationens arbete och som underställs kommittén av en medlemsstat eller av generalsekreteraren,
- q) lösa tvister mellan en medlemsstat och generalsekreteraren angående hans funktion som depositarie (artikel 36 § 2),
- r) fatta beslut om ansökningar om upphävande av medlemskap (artikel 40).

§ 6 Administrativa kommittén skall vara beslutsamlig när två tredjedelar av dess medlemmar är företrädare. En medlem får dock låta sig företräddas av en annan medlem; ingen medlem får dock företräda mer än en annan medlem.

§ 7 Kommittén skall fatta sina beslut med en majoritet av medlemmarna företrädda vid omröstningen.

§ 8 Om den inte beslutar annat, skall kommittén sammanträda där organisationen har sitt säte. Mötesprotokollen skall sändas till alla medlemsstater.

§ 9 Kommitténs ordförande skall

- a) sammankalla kommittén minst en gång om året och på begäran av fyra av dess medlemmar, eller av generalsekreteraren,
- b) skicka förslag till föredragningslista till kommitténs medlemmar,
- c) inom ramen för och i enlighet med villkoren 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 ramen för sitt eget ansvarsområde uppdra åt ordföranden att utföra vissa särskilda uppgifter.

Artikel 16 Utskott

§ 1 De utskott som avses i artikel 13 § 1 c–f och i artikel 13 § 2 skall i princip vara sammansatta av företrädare för alla medlemsstaterna. När revisionsutskottet, fackutskottet RID eller tekniska expertutskottet inom ramen för sina ansvarsområden överlägger och fattar beslut om ändringar av bihangen till fördraget, skall 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 skall sammankalla utskotten antingen på eget initiativ eller på begäran av fem medlemsstater eller av administrativa kommittén. Generalsekreteraren skall skicka förslaget till föredragningslista till medlemsstaterna minst två månader före mötets början.

§ 3 En medlemsstat får låta sig företräddas av en annan medlemsstat; en stat får dock inte företräda mer än två andra stater.

§ 4 Varje företrädd medlemsstat skall ha en röst. Ett förslag skall 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 med samtycke av en majoritet av medlemsstaterna, får

- a) stater som inte är medlemmar i organisationen,
- b) medlemsstater som inte är medlemmar i det berörda utskottet,

c) internationella organisationer och sammanslutningar som har behörighet i frågor som rör organisationens verksamhet eller som ägnar sig åt frågor som har tagits upp på föredragningslistan,

delta i generalförsamlingens möten utan rösträtt.

§ 6 Utskotten skall för varje möte eller för en överenskommen period välja en ordförande och en eller flera vice ordförande.

§ 7 Överläggningarna skall föras på arbetsspråken. Huvudinnehållet i det som sägs under ett möte på något av arbetsspråken skall översättas till de andra arbetsspråken, förslag och beslut skall översättas fullständigt.

§ 8 En sammanfattning av överläggningarna skall tas upp i protokollet. Förslag och beslut skall återges fullständigt. I fråga om besluten skall den franska texten gälla. Protokollet skall sändas till alla medlemsstaterna.

§ 9 Utskotten får tillsätta arbetsgrupper för att behandla särskilda frågor.

§ 10 Utskotten skall utarbeta en egen arbetsordning.

Artikel 17

Revisionsutskottet

§ 1 Revisionsutskottet skall

a) fatta beslut i enlighet med artikel 33 § 4 om förslag som syftar till att ändra fördraget,

b) granska förslag som i enlighet med artikel 33 § 2 skall inges till generalförsamlingen för beslut.

§ 2 Revisionsutskottet skall vara beslutsmässigt (artikel 13 § 3) när en majoritet av medlemsstaterna är företrädna.

Artikel 18

Fackutskottet RID

§ 1 Fackutskottet RID skall fatta beslut i enlighet med artikel 33 § 5 om förslag som syftar till att ändra fördraget.

§ 2 Fackutskottet RID skall vara beslutsmässigt (artikel 13 § 3) när en tredjedel av medlemsstaterna är företrädna.

Artikel 19

Förenklingsutskottet

§ 1 Förenklingsutskottet skall

a) avge yttrande i alla frågor som syftar till att underlätta internationell järnvägstrafik över gränserna,

b) rekommendera standarder, metoder, förfaranden och praxis som avser förenkling.

§ 2 Förenklingsutskottet skall vara beslutsmässigt (artikel 13 § 3) när en tredjedel av medlemsstaterna är företrädda.

Artikel 20

Tekniska expertutskottet

§ 1 Tekniska expertutskottet skall

a) fatta beslut i enlighet med artikel 5 i APTU om validering av en teknisk standard avseende järnvägsmateriel avsedd att användas i internationell trafik,

b) fatta beslut 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 användas i internationell trafik,

c) övervaka tillämpningen av tekniska standarder och enhetliga tekniska föreskrifter för järnvägsmateriel avsedd att användas i internationell järnvägstrafik och granska utvecklingen av dessa i syfte att validera eller anta dem i enlighet med de förfaranden som anges i artiklarna 5 och 6 i de enhetliga rättsreglerna APTU,

d) fatta beslut i enlighet med artikel 33 § 6 om förslag som syftar till att ändra fördraget,

e) behandla alla övriga ärenden som tilldelas det i enlighet med de enhetliga rättsreglerna APTU och de enhetliga rättsreglerna ATMF.

§ 2 Tekniska expertutskottet skall vara beslutsmässigt (artikel 13 § 3) när hälften av medlemsstaterna, i den mening som avses i artikel 16 § 1, är företrädda. När utskottet fattar beslut om bestämmelser i bilagorna till de enhetliga rättsreglerna APTU, skall 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 Tekniska expertutskottet får antingen validera tekniska standarder eller anta enhetliga tekniska föreskrifter eller vägra att validera eller anta dessa; den får inte under några omständigheter ändra dem.

Artikel 21

Generalsekreteraren

§ 1 Generalsekreteraren skall fungera som organisationens sekretariat.

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

§ 3 Generalsekreteraren skall i synnerhet

a) vara depositarie (artikel 36),

b) företräda organisationen utåt,

- c) tillställa medlemsstaterna de beslut som fattas av generalförsamlingen och av utskotten (artikel 34 § 1, artikel 35 § 1),
 - d) utföra de uppgifter som organisationens övriga organ anförtrot honom,
 - e) bereda medlemsstaternas förslag som syftar till att ändra fördraget, vid behov med hjälp av sakkunniga,
 - f) sammankalla generalförsamlingen och utskotten (artikel 14 § 3, artikel 16 § 2),
 - g) i rätt tid tillställa medlemsstaterna de handlingar som behövs för de olika organens möten,
 - h) utarbeta organisationens arbetsprogram, budgetförslag och förvaltningsberättelse och lägga fram dem för administrativa kommittén för godkännande (artikel 25),
 - i) förvalta organisationens medel inom ramen för den fastställda budgeten,
 - j) på begäran av någon av de berörda parterna försöka att genom att erbjuda sina tjänster bilägga tvister mellan dem i fråga om tolkningen eller tillämpningen av fördraget,
 - k) på begäran av alla berörda parter avge utlåtande i tvister i fråga om tolkningen eller tillämpningen av fördraget,
 - l) fullgöra de uppgifter som han åläggs enligt avdelning V,
 - 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 underrätta övriga medlemsstater, internationella organisationer, sammanslutningar och företag om dessa meddelanden,
 - n) handha organisationens personaladministration,
 - o) i god tid underrätta medlemsstaterna om eventuella vakanta platser i organisationen,
 - p) fortlöpande föra och ge offentlighet åt de listor över linjer som avses i artikel 24.
- § 4 Generalsekreteraren får på eget initiativ lägga fram förslag som syftar till att ändra fördraget.

Artikel 22

Organisationens personal

Rättigheter och skyldigheter för organisationens personal skall anges i de tjänsteföreskrifter som administrativa kommittén upprättat i enlighet med artikel 15 § 5 c.

Artikel 23

Tidskrift

§ 1 Organisationen skall utge en tidskrift som skall innehålla officiella meddelanden och andra meddelanden som nödvändiga eller användbara med tanke på fördragets tillämpning.

§ 2 De meddelanden som generalsekreteraren ansvarar för enligt fördraget får vid behov lämnas i form av offentliggörande i tidskriften.

Artikel 24

Listor över linjer

§ 1 Linjer till sjöss eller på inre vattenvägar som avses i artikel 1 i de enhetliga rättsreglerna CIV och de enhetliga rättsreglerna CIM, på vilka transport sker och som utöver transport med järnväg är föremål för ett enda transportavtal skall 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 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 skall införas i två listor i enlighet med detta förbehåll:

a) CIV-listan över järnvägslinjer.

b) CIM-listan över järnvägslinjer.

§ 3 Medlemsstaterna skall lämna generalsekreteraren meddelande om införing eller strykning av linjer i de listor som anges i §§ 1 och 2. I den mån de linjer till sjöss eller på inre vattenvägar som avses i § 1 förbinder medlemsstater skall de införas i listan endast med dessa staters samtycke; för strykning av en sådan linje är meddelande från en av dessa stater tillräckligt.

§ 4 Generalsekreteraren skall underrätta alla medlemsstater om införing eller strykning av en linje.

§ 5 Transport på de linjer till sjöss eller på inre vattenvägar som avses i § 1 och transport på de järnvägslinjer som avses i § 2 skall vara underkastad bestämmelserna i fördraget efter utgången av en månad från den dag då generalsekreteraren meddelade att linjerna har införts. Fördraget skall inte längre tillämpas på en sådan linje efter utgången av tre månader från den dag då generalsekreteraren meddelade att den har strukits, utom med avseende på pågående transport som måste avslutas.

Avdelning IV

Finanser

Artikel 25

Arbetsprogram. Budget. Redovisning. Förvaltningsberättelse

§ 1 Organisationens arbetsprogram, budget och redovisning skall omfatta två kalenderår.

§ 2 Organisationen skall minst vartannat år utge en förvaltningsberättelse.

§ 3 Beloppen för organisationens utgifter skall för varje räkenskapsår fastställas av administrativa kommittén på förslag av generalsekreteraren.

Artikel 26

Finansiering av utgifterna

§ 1 Om inte annat följer av §§ 2–4 skall 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 bidragen 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 skall 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 rättsreglerna CIM skall den fördelningsformel som avses i § 1 tillämpas på följande sätt:

a) Istället för den totala längden på järnvägsinfrastrukturen på den medlemsstatens område skall endast längden på de järnvägslinjer som införts i enlighet med artikel 24 § 2 medräknas.

b) Bidragets andel enligt Förenta nationernas system skall beräknas i proportion till längden på de linjer som införts i enlighet med artikel 24 §§ 1 och 2 i förhållande till den totala längden på järnvägsinfrastrukturen på denna medlemsstats område och på de linjer som införts i enlighet med artikel 24 § 1; det får inte i något fall understiga 0,01 procent.

§ 3 Varje medlemsstat skall stå för minst 0,25 procent och högst 15 procent av bidragen.

§ 4 Administrativa kommittén skall fastställa de av organisationens befogenheter som rör

a) alla medlemsstaterna lika och de utgifter som skall bäras av alla medlemsstaterna enligt den formel som avses i § 1,

b) endast en del av medlemsstaterna och de utgifter som skall bäras av dessa medlemsstater enligt samma formel.

§ 3 skall också tillämpas här. Dessa bestämmelser skall inte påverka tillämpningen av artikel 4 § 3.

§ 5 Medlemsstaternas bidrag till organisationens utgifter skall betalas i form av ett förskott som kan betalas i två avbetalningar senast till den 31 oktober under vart och ett av de två år som omfattas av budgeten. Förskottet skall fastställas på grundval av de slutliga bidragen för de två föregående åren.

§ 6 När generalsekreteraren sänder förvaltningsberättelsen och redovisningen till medlemsstaterna, skall han underrätta dem om det slutliga beloppet för bidraget för de två föregående kalenderåren och beloppet för det förskott som skall betalas för de två följande kalenderåren.

§ 7 Efter den 31 december det år då generalsekreteraren underrättade medlemsstaterna i enlighet med § 6 skall 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, skall den vara utan rösträtt till dess att den har uppfyllt sin betalningsskyldighet. När ytterligare två år har löpt ut skall generalförsamlingen pröva om denna stats beteende skall betraktas som en tyst uppsägning av fördraget och i förekommande fall fastställa den dag då uppsägningen får verkan.

§ 8 Betalningsskyldigheten för förfallna bidrag skall 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 De belopp som inte har betalats skall om möjligt täckas med organisationens medel.

§ 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 Organisationen skall uppbära ersättning för att täcka de särskilda kostnader som är förknäade med de verksamheter som avses i artikel 21 § 3 j–l. I de fall som avses i artikel 21 § 3 j och k skall ersättningen bestämmas av administrativa kommittén på förslag av generalsekretären; i det fall som avses i artikel 21 § 3 l skall artikel 31 § 3 tillämpas.

Artikel 27

Granskning av organisationens räkenskaper

§ 1 Om inte annat beslutats av generalförsamlingen enligt artikel 14 § 2 k, skall 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 finanser och bokföring (artikel 15 § 5 e).

§ 2 Revisorn skall granska organisationens räkenskaper, inbegripet alla förvaltade 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 skall vara ensam behörig att helt eller delvis godkänna de attester och verifikat som lämnas av generaldirektören. Om han anser så vara lämpligt, kan han undersöka och ingående granska varje verifikat som avser affärstransaktioner eller förrådsartiklar och utrustning.

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

§ 5 Revisorn skall inte vara behörig att underkänna en bokföringstransaktion men han skall omedelbart göra generaldirektören uppmärksam på varje transaktion vars riktighet eller ändamålsenlighet förefaller betänkelig, så att denne kan vidta nödvändiga åtgärder.

§ 6 Revisorn skall avge och underteckna sin revisionsberättelse samt attestera den enligt följande: "Jag har granskat organisationens redovisning för det räkenskapsår som löper ut den 31 december..... Min granskning har innefattat en allmän genomgång av bokföringsmetoderna

samt den kontroll av verifikat och övriga bevis som jag i detta fall ansett vara påkallad." I at-
testen skall i förekommande fall anges att

a) redovisningen på ett tillfredsställande sätt återger det ekonomiska läget den dag då den ifrå-
gavarande perioden löpte ut samt resultatet av den verksamhet som genomförts under den pe-
riod som avslutades den dagen,

b) redovisningen har upprättats i enlighet med de nämnda bokföringsprinciperna,

c) samma ekonomiska principer har tillämpats som under det föregående räkenskapsåret,

d) transaktionerna har skett i enlighet med organisationens regler och föreskrifter samt bud-
getbestämmelser och övriga riktlinjer.

§ 7 I sin revisionsberättelse skall revisorn ange

a) arten och omfattningen av den granskning som han har företagit,

b) faktorer som rör bokföringens fullständighet eller noggrannhet, vari vid behov inkluderas

1. de uppgifter som behövs för en korrekt tolkning och bedömning av bokföringen,

2. alla belopp som borde ha intäktsförts men som inte har tagits upp,

3. alla belopp som det åligger organisationen att betala direkt eller under vissa villkor men
som inte kostnadsförts eller beaktats i redovisningen,

4. de utgifter som inte redovisats genom fullgoda verifikat,

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 bokföringsprin-
ciper,

c) de övriga frågor angående vilka det är lämpligt att påkalla administrativa kommitténs upp-
märksamhet, till exempel

1. fall av bedrägeri eller misstanke om bedrägeri,

2. slöseri eller otillåten användning av organisationens penningmedel eller andra tillgångar
(även när räkenskaperna avseende sådana transaktioner är förda på ett korrekt sätt),

3. utgifter som riskerar att senare medföra avsevärda kostnader för organisationen,

4. varje allmän eller särskild brist i kontrollsystemet för intäkter och utgifter eller förrådsartik-
lar och utrustning,

5. utgifter som inte följer administrativa kommitténs intentioner, med beaktande av tillåtna
överföringar inom ramen för budgeten,

6. anslagsöverskridanden, med beaktande av de ändringar som följer av tillåtna överföringar
inom ramen för budgeten,

7. utgifter som inte har stöd i förefintliga bemyndiganden,

d) huruvida bokföringen av förrådsartiklar och utrustning är korrekt eller inkorrekt, vilket fastställts efter inventariebokföring och granskning av redovisningen.

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 skall ske under ett senare räkenskapsår och om vilka det förefaller önskvärt att administrativa kommittén underrättas på förhand.

§ 8 Revisorn får inte i något fall avge kritiska omdömen i sin revisionsberättelse utan att på förhand ha givit generaldirektören tillfälle att förklara sig.

§ 9 Revisorn skall underrätta administrativa kommittén och generaldirektören vad som fastställts i samband med revisionen. Han kan dessutom göra de anmärkningar som han anser lämpliga vad avser generaldirektörens ekonomiska rapport.

§ 10 Om revisorn har genomfört en summarisk granskning eller inte fått tillräckliga verifikat, skall han nämna detta i sin attest och i sin revisionsberättelse och därvid närmare ange skälen för sina anmärkningar samt följderna för det ekonomiska läget och de bokförda transaktionerna.

Avdelning V Skiljedom

Artikel 28 Behörighet

§ 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 skall fritt bestämma skiljenämndens sammansättning och förfarandet inför nämnden.

§ 2 Andra tvister om fördragets tolkning eller tillämpning 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 skall tillämpas på skiljenämndens sammansättning och förfarandet inför nämnden.

§ 3 När en stat gör en framställan om anslutning till fördraget, får den förbehålla sig rätten att helt eller delvis inte tillämpa bestämmelserna i §§ 1 och 2.

§ 4 En stat som har gjort förbehåll enligt § 3 kan när som helst återkalla detta genom meddelande till depositarien. Detta återkallande får verkan en månad efter den dag då depositarien meddelade staterna om det.

Artikel 29 Skiljeavtal. Sekretariat

Parterna skall sluta ett skiljeavtal, i vilket särskilt anges

- a) tvisteföremålet,
- b) skiljenämndens sammansättning och den tid inom vilken skiljeman eller skiljemän skall utses,
- c) den plats där skiljenämnden skall anses ha sitt säte.

Artikel 30 Skiljemän

§ 1 Generalsekreteraren skall upprätta en förteckning över skiljemän och hålla den aktuell. Varje medlemsstat får låta föra in två av sina medborgare i förteckningen.

§ 2 En skiljenämnd skall bestå av en, tre eller fem skiljemän, enligt skiljeavtalet. Skiljemännen skall väljas bland de personer som finns upptagna i den förteckning som avses i § 1. Om enligt skiljeavtalet fem skiljemän skall utses, får dock vardera parten välja en skiljeman som inte är upptagen i förteckningen. Om skiljenämnden enligt skiljeavtalet skall bestå av en enda skiljeman, skall denne utses genom överenskommelse mellan parterna. Om skiljenämnden enligt skiljeavtalet skall bestå av tre eller fem skiljemän, skall vardera parten utse en respektive två skiljemän; dessa skall gemensamt utse den tredje eller femte skiljemannen, som skall vara ordförande i nämnden. Om parterna inte kan enas om valet av den som ensam skall vara skiljeman eller om de av parterna utsedda skiljemännen inte kan enas om valet av den tredje eller femte skiljemannen, skall denne utses av generalsekreteraren.

§ 3 En ensam skiljeman och den tredje eller femte skiljemannen skall vara av annan nationalitet än parterna, såvida inte dessa är av samma nationalitet.

§ 4 En tredje parts inträde i tvisten skall inte inverka på skiljenämndens sammansättning.

Artikel 31 Förfarande. Kostnader

§ 1 Skiljenämnden skall besluta vilket förfarande som skall följas, varvid särskilt följande föreskrifter skall beaktas:

- a) Nämnden skall utreda och bedöma tvistefrågan på grundval av de uppgifter som parterna har tillhandahållit utan att vara bunden av parternas tolkning när den skall avgöra rättsfrågor.
- b) Den får inte tillerkänna käranden mer eller annat än vad denne slutligen har yrkat och inte mindre än vad svaranden har medgett.
- c) Skiljedomen skall avfattas med vederbörliga domskäl av skiljenämnden och delges parterna av generalsekreteraren.
- d) Om inte annat följer av tvingande rättsregler i den stat där skiljenämnden har sitt säte eller av överenskommelse mellan parterna, får talan inte föras mot skiljedomen.

§ 2 Skiljemännens arvoden skall fastställas av generalsekreteraren.

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

Artikel 32

Preskription. Verkställighet

§ 1 Att skiljeförfarande inleds skall i fråga om avbrytande av preskription ha samma verkan som enligt tillämplig materiell rätt följer av att talan väcks vid allmän domstol.

§ 2 En skiljedom skall vara verkställbar i varje medlemsstat så snart de formföreskrifter har uppfyllts som gäller i den stat där verkställigheten skall äga rum. Ny prövning av själva saken skall inte vara tillåten.

Avdelning VI

Ändring av fördraget

Artikel 33

Behörighet

§ 1 Generalsekretären skall omedelbart underrätta medlemsstaterna om de förslag som syftar till ändring av fördraget och som medlemsstaterna har översänt till honom eller som han själv har utarbetat.

§ 2 Generalförsamlingen skall besluta om de förslag som syftar till ändring av fördraget såvitt ingen annan behörighet anges i §§ 4–6.

§ 3 När generalförsamlingen behandlar ett ändringsförslag, kan den med den majoritet som anges i artikel 14 § 6 förklara att förslaget har en nära anknytning till en bestämmelse eller flera bestämmelser i bihangen till fördraget. I ett sådant fall får generalförsamlingen besluta om ändring också av denna bestämmelse eller dessa bestämmelser i bihangen.

§ 4 Utom i de fall då generalförsamlingen har avgett en förklaring enligt § 3 första meningen skall revisionsutskottet besluta i fråga om förslag som syftar till ändring av

- a) artikel 9 och artikel 27 §§ 2–10,
- 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 företrädade i utskottet kräva att förslagen skall underställas generalförsamlingen för beslut.

§ 5 Fackutskottet RID skall besluta i fråga om förslag som syftar till ändring av reglementet om internationell järnvägstransport av farligt gods (RID). När sådana förslag läggs fram för fackutskottet RID, kan en tredjedel av de stater som är företrädare i utskottet kräva att dessa förslag skall underställas generalförsamlingen för beslut.

§ 6 Tekniska expertutskottet skall 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 dessa förslag skall underställas generalförsamlingen för beslut.

Artikel 34

Beslut av generalförsamlingen

§ 1 Generalsekreteraren skall underrätta medlemsstaterna om ändringar av fördraget som har beslutats av generalförsamlingen.

§ 2 Ändringar av själva fördraget som har beslutats av generalförsamlingen träder i kraft tolv månader efter det att de har godkänts av två tredjedelar av medlemsstaterna, för alla medlemsstater utom för dem som före ikraftträdandet har avgett en förklaring att de inte godkänner de nämnda ändringarna.

§ 3 Ändringar av bihangen till fördraget som har beslutats av generalförsamlingen träder i kraft tolv månader efter det att de har godkänts av hälften av de stater som inte har avgett en förklaring i enlighet med artikel 42 § 1 första meningen, för alla medlemsstater utom för dem som före ikraftträdandet har avgett en förklaring att de inte godkänner de nämnda ändringarna och dem som har avgett en förklaring i enlighet med artikel 42 § 1 första meningen.

§ 4 Medlemsstaterna skall tillställa generalsekreteraren såväl notifikationer om att de godkänner ändringar av fördraget som har beslutats av generalförsamlingen som förklaringar att de inte godkänner dessa ändringar. Generalsekreteraren skall underrätta övriga medlemsstater om detta.

§ 5 Den frist som avses i §§ 2 och 3 skall löpa från och med den dag då generalsekreteraren meddelade att villkoren för ändringarnas ikraftträdande uppfyllts.

§ 6 Generalförsamlingen kan vid tidpunkten för antagandet av en ändring förklara att den är av sådan betydelse att varje medlemsstat som har avgett en förklaring som avses i § 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, skall 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 beslutet inom den angivna fristen. Generalsekreteraren skall underrätta medlemsstaterna om denna inskränkning; den skall upphöra vid utgången av en månad från den dag då generalsekreteraren underrättade de andra medlemsstaterna om att invändningen återkallats.

Artikel 35

Beslut av utskotten

§ 1 Generalsekreteraren skall underrätta medlemsstaterna om de ändringar som har beslutats av utskotten.

§ 2 Ändringar av själva fördraget som har beslutats av revisionsutskottet träder i kraft för samtliga medlemsstater den första dagen i den tolfte månaden efter den månad under vilken generalsekreteraren underrättade medlemsstaterna om beslutet. Medlemsstaterna kan göra invändning inom fyra månader från dagen för underrättelsen. Vid invändning från en fjärdedel av medlemsstaterna träder ändringen inte 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 träder i kraft för samtliga medlemsstater den första dagen i den tolfte månaden efter den månad under vilken generalsekreteraren underrättade medlemsstaterna. Ändringar som har beslutats av fackutskottet RID eller av tekniska expertutskottet träder i kraft för samtliga medlemsstater den 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 träder ändringen inte i kraft. I de medlemsstater som har gjort invändning mot ett beslut inom angiven tid skall det ifrågasvarande 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 skall dock endast dessa upphöra att gälla för trafik med och mellan medlemsstaterna från och med den tidpunkt då besluten får verkan; detsamma skall gälla vid partiell invändning.

§ 5 Generalsekreteraren skall informera medlemsstaterna om de inskränkningar som avses i § 4; inskränkningarna skall upphöra vid utgången av en månad från den dag då generalsekreteraren underrättade övriga medlemsstater om att en sådan invändning återkallats.

§ 6 Vid fastställandet av det antal invändningar som avses i §§ 2 och 4 skall inte de medlemsstater beaktas som

- a) inte har rösträtt (artikel 14 § 5, artikel 26 § 7 eller artikel 40 § 4),
- b) inte är medlemmar i det berörda utskottet (artikel 16 § 1 andra meningen),
- c) har avgett en förklaring i enlighet med artikel 9 § 1 i de enhetliga rättsreglerna APTU.

Avdelning VII Slutbestämmelser

Artikel 36 Depositarie

§ 1 Generalsekreteraren skall vara depositarie för detta fördrag. Hans uppgifter i egenskap av depositarie skall vara de som anges i del VII i Wienkonventionen av den 23 maj 1969.

§ 2 När en tvist uppstår mellan en medlemsstat och depositarien angående fullgörandet av dennes uppgifter, skall depositarien eller den berörda medlemsstaten göra övriga medlemsstater uppmärksamma på frågan, eller i förekommande fall hänskjuta den till administrativa kommittén för beslut.

Artikel 37

Anslutning till fördraget

§ 1 Fördraget skall vara öppet för anslutning av varje stat på vars område en järnvägsinfrastruktur är i drift.

§ 2 En stat som önskar ansluta sig till fördraget skall göra en framställning till depositarien. Depositarien skall underrätta medlemsstaterna.

§ 3 Om inte invändning har gjorts hos depositarien av fem medlemsstater, skall framställningen anses bifallen tre månader efter den underrättelse som avses i § 2. Depositarien skall utan dröjsmål meddela detta till den stat som har ingett ansökan och till medlemsstaterna. Anslutningen får verkan den första dagen i den andra månaden efter detta meddelande.

§ 4 I händelse av invändning från minst fem medlemsstater inom den frist som anges i § 3 skall ansökan om anslutning hänskjutas till generalförsamlingen, som skall 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 får verkan.

Artikel 38

Anslutning av regionala organisationer för ekonomisk integration

§ 1 Fördraget skall 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 skall anges i ett avtal mellan organisationen och den regionala organisationen.

§ 2 Den regionala organisationen får utöva de rättigheter som dess medlemmar åtnjuter enligt fördraget, i den mån de omfattar frågor som hör till dess kompetensområde. Detsamma gäller för de skyldigheter som åligger medlemsstaterna enligt fördraget, med undantag för de ekonomiska skyldigheter som avses i artikel 26.

§ 3 För att utöva rösträtten och rätten att göra invändningar enligt artikel 35 §§ 2 och 4 skall 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 skall inte ha rösträtt i fråga om avdelning IV.

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

Artikel 39

Associerade medlemmar

§ 1 Varje stat på vars område en järnvägsinfrastruktur är i drift kan bli associerad medlem i organisationen. Artikel 37 §§ 2–5 skall också tillämpas här.

§ 2 En associerad medlem får delta i arbetet i de organ som anges i artikel 13 § 1 a och c–f utan rösträtt. En associerad medlem får inte utses till medlem i administrativa kommittén. Den skall bidra till organisationens utgifter med 0,25 procent av bidragen (artikel 26 § 3).

§ 3 Artikel 41 skall också tillämpas vid uppsägning av associeringen.

Artikel 40

Avbrott i medlemskap

§ 1 En medlemsstat kan, utan att säga upp fördraget, begära att dess medlemskap i organisationen skall avbrytas när det inte längre bedrivs någon internationell järnvägstrafik på dess område av orsaker som inte kan tillskrivas denna medlemsstat.

§ 2 Administrativa kommittén skall besluta i fråga om en begäran om avbrott i medlemskapet. Begäran skall inges till generalsekreteraren senast tre månader före ett kommittémöte.

§ 3 Avbrottet i medlemskapet träder i kraft den första dagen i den månad som följer på den dag då generalsekreteraren underättade medlemsstaterna om administrativa kommitténs beslut. Avbrottet i medlemskapet skall upphöra när medlemsstaten meddelar att den internationella järnvägstrafiken har återupptagits på dess område. Generalsekreteraren skall utan dröjsmål underrätta medlemsstaterna om detta.

§ 4 Avbrott i medlemskapet skall medföra

a) att medlemsstaten befrias från sin skyldighet att bidra till finansieringen av organisationens utgifter,

b) att rösträtten i organisationens organ upphör,

c) att rätten att göra invändning enligt artikel 34 §§ 2 och 3 och artikel 35 §§ 2 och 4 upphör.

Artikel 41

Uppsägning av fördraget

§ 1 Fördraget kan när som helst sägas upp.

§ 2 En medlemsstat som önskar säga upp fördraget skall meddela detta till depositarien. Uppsägningen träder i kraft den 31 december påföljande år.

Artikel 42

Förklaringar och förbehåll mot fördraget

§ 1 En medlemsstat kan när som helst förklara att den inte kommer att tillämpa vissa bihang till fördraget i deras helhet. Vidare skall förbehåll och förklaringar att vissa bestämmelser i själva fördraget eller i bihangen till detta inte kommer att tillämpas endast tillåtas om sådana förbehåll och förklaringar är uttryckligen föreskrivna i dessa bestämmelser.

§ 2 Förbehållen eller förklaringarna skall sändas till depositarien. De får verkan när fördraget träder i kraft för den berörda medlemsstaten. En förklaring som görs efter detta ikraftträdande får verkan den 31 december året efter det år då förklaringen gjordes. Depositarien skall underrätta medlemsstaterna om detta.

Artikel 43

Organisationens avveckling

§ 1 Generalförsamlingen kan besluta att organisationen skall avvecklas och att dess befogenheter eventuellt skall överföras till en annan mellanstatlig organisation samt, i förekommande fall, tillsammans med denna organisation fastställa villkoren för denna överföring.

§ 2 Vid avveckling av organisationen skall 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, vilket skall ske i proportion till den genomsnittliga procent-sats med vilken de 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 skall 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 skall upprättas på engelska, franska och tyska språken. Vid skiljaktigheter skall endast den franska texten äga giltighet.

§ 2 På förslag från någon av de berörda medlemsstaterna skall organisationen offentliggöra officiella översättningar av fördraget till andra språk, om något av dessa språk är ett officiellt språk inom minst två medlemsstater. Dessa översättningar skall göras i samarbete med de berörda medlemsstaternas behöriga myndigheter.

CIV

Enhetliga rättsregler för avtal om internationell järnvägsbefordran av resande (Bihang A till fördraget)

- Avdelning I Allmänna bestämmelser
- 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

- Avdelning II Ingående och fullgörande av befordringsavtalet
- Artikel 6 Befordringsavtal
- Artikel 7 Biljett
- Artikel 8 Betalning och återbetalning av befordringsavgift
- Artikel 9 Rätt till befordran. Förlust av rätten till befordran
- Artikel 10 Fullgörande av förvaltningsmyndigheters föreskrifter
- Artikel 11 Tåginställelse, tågförsening och utebliven tåganslutning
- Avdelning III Befordran av handresgods, djur, inskrivet resgods och fordon

- Kapitel I Allmänna bestämmelser
- Artikel 12 Rätt att medföra föremål och djur
- Artikel 13 Undersökning
- Artikel 14 Fullgörande av förvaltningsmyndigheters föreskrifter

- Kapitel II Handresgods och djur
- Artikel 15 Övervakning

- Kapitel III Inskrivet resgods

- Artikel 16 Sändning av inskrivet resgods
- Artikel 17 Resgodsbevis
- Artikel 18 Inskrivning och befordran
- Artikel 19 Betalning av befordringsavgift för inskrivet resgods
- Artikel 20 Märkning av inskrivet resgods
- Artikel 21 Rätt att förfoga över inskrivet resgods
- Artikel 22 Utlämning

- Kapitel IV Fordon
- Artikel 23 Villkor för transport
- Artikel 24 Transportdokument
- Artikel 25 Tillämplig rätt

- Avdelning IV Transportörens ansvarighet

- Kapitel I Ansvarighet i fall då resande dödas eller skadas
- Artikel 26 Förutsättningarna för ansvarighet
- 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 befordringsmedel

- Kapitel II Ansvarighet när tidtabellen inte hålls
- Artikel 32 Ansvarighet vid tåginställelse, tågförsening eller utebliven tåganslutning

- Kapitel III Ansvarighet ifråga om handresgods, djur, inskrivet resgods och fordon

- Avsnitt 1 Handresgods och djur
- Artikel 33 Ansvarighet
- Artikel 34 Begränsning av ersättningen vid förlust av föremål eller sakskada
- Artikel 35 Ansvarsbefrielse

- Avsnitt 2 Inskrivet resgods
- Artikel 36 Förutsättningarna för ansvarighet
- Artikel 37 Bevisskyldighet
- Artikel 38 Efterföljande transportörer
- Artikel 39 Undertransportör
- Artikel 40 Antagande att resgods har gått förlorat
- Artikel 41 Ersättning vid förlust
- Artikel 42 Ersättning vid skada
- Artikel 43 Ersättning vid dröjsmål med utlämningen

- Avsnitt 3 Fordon
- Artikel 44 Ersättning vid försening
- Artikel 45 Ersättning vid förlust
- Artikel 46 Ersättning 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 Ansvarighet vid atomolycka
- Artikel 51 Personer som transportören ansvarar för
- Artikel 52 Andra grunder för anspråk

- Avdelning V Den resandes ansvarighet
- Artikel 53 Särskilda principer för ansvarighet

- Avdelning VI Framställande av anspråk
- Artikel 54 Fastställelse av att föremål har skadats eller delvis gått förlorat
- Artikel 55 Anspråk
- Artikel 56 Transportörer mot vilka talan får föras
- Artikel 57 Forum
- Artikel 58 Förlust av rätten att föra talan vid dödsfall eller personskada
- Artikel 59 Förlust av rätten att föra talan i fråga om resgods
- Artikel 60 Preskription

- Avdelning VII Transportörernas inbördes förhållanden
- Artikel 61 Avräkning i fråga om befodringsavgiften
- Artikel 62 Rätt till återkrav
- Artikel 63 Förfarandet i mål om återkrav
- Artikel 64 Överenskommelser i fråga om återkrav

Avdelning I Allmänna bestämmelser

Artikel 1 Tillämpningsområde

§ 1 Dessa enhetliga rättsregler skall tillämpas på varje avtal om järnvägsbefordran av resande mot betalning eller kostnadsfritt, när avreseplatsen och bestämmelseplatsen är belägna i två skilda medlemsstater, oavsett var parterna i befodringsavtalet har hemvist eller säte och vilken nationalitet de har.

§ 2 När en internationell befodran som omfattas av ett enda avtal utöver en gränsöverskridande järnvägsbefodran inbegriper befodran på väg eller inre vattenvägar inom en medlemsstat, skall dessa enhetliga rättsregler tillämpas.

§ 3 När en internationell befodran som omfattas av ett enda befodringsavtal utöver befodran på järnväg inbegriper befodran till sjöss eller gränsöverskridande befodran på inre vattenväg, skall dessa enhetliga rättsregler tillämpas, om befodran till sjöss eller på inre vattenväg genomförs på linjer som är införda i den lista över linjer som anges i artikel 24 § 1 i fördraget.

§ 4 Såvitt gäller transportörens ansvarighet när resande dödas eller skadas skall dessa enhetliga rättsregler också tillämpas på personer som följer med en försändelse som transporteras enligt de enhetliga rättsreglerna CIM.

§ 5 Dessa enhetliga rättsregler skall inte tillämpas på befordran som sker mellan stationer som är belägna på angränsande staters område, när dessa stationers infrastruktur förvaltas av en eller flera infrastrukturförvaltare som lyder under endast en av dessa stater.

§ 6 En stat som är part i en konvention om genomgående internationell järnvägsbefordran av resande som är jämförlig med dessa enhetliga rättsregler kan, när den gör en framställning om anslutning till fördraget, förklara att den endast kommer att tillämpa dessa enhetliga rättsregler på befordran som genomförs på en del av den järnvägsinfrastruktur som är belägen på dess område. Denna del av järnvägsinfrastrukturen skall anges exakt och vara förbunden med en medlemsstats järnvägsinfrastruktur. När en stat har avgett en sådan förklaring, skall dessa enhetliga rättsregler endast tillämpas på villkor

a) att avreseplatsen eller bestämmelseplatsen samt den befodringsväg som anges i befodringsavtalet är belägna på den angivna infrastrukturen eller

b) att den angivna infrastrukturen förbinder två medlemsstaters infrastrukturer och att den i befodringsavtalet har angivits som en befodringsväg för transittrafik.

§ 7 En stat som har avgett en förklaring enligt § 6 får när som helst återta den genom meddelande till depositarien. Återtagandet får verkan en månad efter den dag då depositarien under rättade medlemsstaterna om återtagandet. Förklaringen skall upphöra att gälla när den konvention som avses i § 6 första meningen upphör att vara i kraft för den staten.

Artikel 2

Förklaring om ansvarighet i fall då resande dödas eller skadas

§ 1 En stat får när som helst förklara att den, såvitt gäller skador till följd av olyckor inom den statens område, inte kommer att tillämpa samtliga de bestämmelser som gäller för transportörens ansvarighet då resande dödas eller skadas om den resande är medborgare i den staten eller har hemvist där.

§ 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 under rättade medlemsstaterna om återtagandet.

Artikel 3

Definitioner

I dessa enhetliga rättsregler avses med

a) transportör: den avtalsenliga transportör med vilken den resande slutit befodringsavtal enligt dessa enhetliga rättsregler eller den efterföljande transportör som är ansvarig på grundval av detta avtal,

b) undertransportör: en transportör som inte har slutit befodringsavtal med den resande, men som den transportör som avses i a helt eller delvis har anförtrott genomförandet av järnvägsbefodrningen,

c) allmänna beföringsvillkor: de villkor som gäller för transportören i form av allmänna villkor eller tariffer och som har laga kraft i varje medlemsstat och som genom beföringsavtalet blivit en integrerad del av detta,

d) fordon: ett motorfordon eller en släpfordon som transporteras i samband med beföringen av resande.

Artikel 4 Avvikelser

§ 1 Medlemsstaterna får sluta avtal som gör det möjligt att avvika från dessa enhetliga rättsregler för beföringen som sker uteslutande mellan två stationer som är belägna på var sin sida om gränsen när det inte finns någon annan station mellan dem.

§ 2 För beföringen som sker 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 andra bestämmelser i folkrätten får två eller flera medlemsstater sinsemellan fastställa villkor enligt vilka transportörer är skyldiga att beföra resande, resgods, djur och fordon mellan dessa stater.

§ 4 De avtal som avses i §§ 1–3 och ikraftträdandet av dessa avtal skall meddelas till Mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik. Organisationens generalsekreterare skall underrätta medlemsstaterna och de berörda företagen om detta.

Artikel 5 Tvingande rätt

Om inte annat föreskrivs i dessa enhetliga rättsregler, skall varje bestämmelse som direkt eller indirekt avviker från dem vara ogiltig. En sådan bestämmelses ogiltighet skall inte medföra ogiltighet för de andra bestämmelserna i beföringsavtalet. 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 beföringsavtalet

Artikel 6 Beföringsavtal

§ 1 Genom beföringsavtalet förbinder sig transportören att beföra resande och i förekommande fall resgods och fordon till bestämmelseplatsen och att lämna ut resgodset och fordonen på bestämmelsestationen.

§ 2 Beföringsavtalet skall bekräftas genom en eller flera biljetter utfärdade till den resande. Om biljetten saknas, är oregelmässig eller har gått förlorad skall detta, om inte annat följer av artikel 9, dock inte påverka existensen eller giltigheten av avtalet, som fortfarande skall lyda under dessa enhetliga rättsregler.

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

Artikel 7 Biljett

§ 1 De allmänna befordringsvillkoren skall avgöra biljetternas form och innehåll samt det språk och de skrivtecken som skall användas när de trycks och fylls i.

§ 2 Biljetten skall innehålla åtminstone följande uppgifter:

- a) Transportören eller transportörerna.
- b) En uppgift om att dessa enhetliga rättsregler skall tillämpas på befordringen, utan hinder av varje klausul som strider mot detta. Detta får anges genom förkortningen CIV.
- c) Alla andra nödvändiga uppgifter för att styrka ingåendet av och innehållet i befordringsavtalet och som gör det möjligt för den resande att hävda sina rättigheter enligt avtalet.

§ 3 När den resande tar emot biljetten skall han förvissa sig om att den stämmer med de uppgifter som han har lämnat.

§ 4 Biljetten skall 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 skall vara likvärdiga ur funktionell synvinkel, i synnerhet i fråga om bevisvärdet av den biljett som dessa uppgifter utgör.

Artikel 8 Betaling och återbetaling av befordringsavgift

§ 1 Om inte annat överenskommit mellan den resande och transportören skall befordringsavgiften betalas i förväg.

§ 2 De allmänna befordringsvillkoren skall avgöra under vilka omständigheter en återbetaling av befordringsavgiften skall ske.

Artikel 9 Rätt till befordran. Förlust av rätten till befordran

§ 1 Den resande skall från resans början vara försedd med en giltig biljett och visa upp den vid biljettkontrollen. I de allmänna befordringsvillkoren får föreskrivas

- a) att en resande som inte visar upp en giltig biljett förutom befordringsavgiften skall betala ett tillägg,
- b) att en resande som vägrar att genast betala befordringsavgiften eller tillägget kan förlora rätten till befordran,
- c) om och under vilka omständigheter en återbetaling av tillägget skall ske.

§ 2 I de allmänna befordringsvillkoren får föreskrivas att resande som

a) utgör en fara för säkerheten och för att trafiken skall fungera väl eller för andra resandes säkerhet, eller

b) stör andra resande på ett sätt som inte kan godtas,

skall förlora rätten till befordran eller får avbryta sin resa och att sådana personer inte har rätt att få tillbaka vare sig befordringsavgiften eller den avgift de har betalat för befordringen av inskrivet resgods.

Artikel 10

Fullgörande av förvaltningsmyndigheters föreskrifter

Den resande är skyldig att följa de föreskrifter som meddelas av tullmyndigheter eller andra förvaltningsmyndigheter.

Artikel 11

Tåginställelse, tågförsening. Utebliven tåganslutning

Transportören skall i förekommande fall på biljetten intyga att tåget har ställts in eller tåganslutningen uteblivit.

Avdelning III

Befordran 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) liksom även levande djur i enlighet de allmänna befordringsvillkoren. Dessutom får den resande medföra skrymmande föremål i enlighet med de särskilda bestämmelserna i de allmänna befordringsvillkoren. 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 de allmänna befordringsvillkoren.

§ 3 Transportören får tillåta transport av fordon i samband med befordran av resande i enlighet med de särskilda bestämmelserna i de allmänna befordringsvillkoren.

§ 4 Befordran av farligt gods som handresgods, inskrivet resgods liksom även i eller på fordon som enligt denna avdelning transporteras på järnväg skall ske i enlighet med Reglementet om internationell järnvägstransport av farligt gods (RID).

Artikel 13

Undersökning

§ 1 Vid välgrundad misstanke om att befordringsavtalets villkor inte iakttas skall transportören ha rätt att undersöka om villkoren för befordran följts beträffande de föremål (handresgods, inskrivet resgods, fordon inbegripet deras lastning) och djur som medförs, om inte lagar och

bestämmelser i den stat där undersökningen skall utföras förbjuder en sådan undersökning. Den resande skall erbjudas att närvara vid undersökningen. Om denne inte infinner sig eller inte kan nås skall transportören kalla två oberoende vittnen.

§ 2 Om det fastställs att villkoren för befordringsavtalet inte iakttagits 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 befordran medför föremål (handresgods, inskrivet resgods, fordon inbegripet lastning) och djur. Han skall vara närvarande vid undersökningen av dessa föremål om inte undantag medges i de tillämpliga nationella bestämmelserna.

Kapitel II

Handresgods och djur

Artikel 15

Övervakning

Den resande skall ha ansvaret för att hålla uppsikt över det handresgods och de djur han medför.

Kapitel III

Inskrivet resgods

Artikel 16

Sändning av inskrivet resgods

§ 1 De avtalsenliga skyldigheterna i fråga om befordran av inskrivet resgods skall bekräftas genom ett resgodsbevis som utfärdas till den resande.

§ 2 Om resgodsbeviset saknas, är oregelmässigt eller har gått förlorat skall detta om inte annat följer av artikel 22 dock inte påverka existensen eller giltigheten av de avtal som rör befordran av det inskrivna resgodset, vilka fortfarande skall lyda under dessa enhetliga rättsregler.

§ 3 Resgodsbeviset skall tills motsatsen bevisats gälla som bevis för inskrivningen av resgodset och villkoren för dess befordran.

§ 4 Tills motsatsen bevisats skall det antas att det inskrivna resgodset var i synbarligen gott skick när transportören övertog det och att antalet och mängden resgodskollin stämmer med uppgifterna på resgodsbeviset.

Artikel 17

Resgodsbevis

§ 1 De allmänna befordringsvillkoren skall avgöra biljetternas form och innehåll samt det språk och de skrivtecken som skall användas när de trycks och fylls i. Artikel 7 § 5 skall också tillämpas här.

§ 2 Resgodsbeviset skall innehålla åtminstone följande uppgifter:

- a) Transportören eller transportörerna.
- b) En uppgift om att dessa enhetliga rättsregler skall tillämpas på befordringen, utan hinder av varje klausul som strider mot detta. Detta får anges genom förkortningen CIV.
- c) Alla andra nödvändiga uppgifter för att styrka ingåendet av och innehållet i befordringsavtalet och som gör det möjligt för den resande att hävda sina rättigheter enligt avtalet.

§ 3 När den resande tar emot resgodsbeviset skall han förvissa sig om att det stämmer med de uppgifter som han har lämnat.

Artikel 18 Inskrivning och befordran

§ 1 Om inte undantag medges i de allmänna befordringsvillkoren, skall resgods endast skrivas in mot uppvisande av en biljett som gäller minst till resgodsets bestämmelseplats. I övrigt skall inskrivningen ske i enlighet med de föreskrifter som gäller på inlämningsplatsen.

§ 2 När det i de allmänna befordringsvillkoren anges att resgods får tas emot för befordran utan att en biljett visas upp, skall dessa enhetliga rättsreglers bestämmelser i den del som avser den resandes rättigheter och skyldigheter i fråga om inskrivet resgods också tillämpas på 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 Betaling av befordringsavgift för inskrivet resgods

Om inte annat överenskommits mellan den resande och transportören skall befordringskostnaden för inskrivet resgods betalas vid inskrivningen.

Artikel 20 Märkning av inskrivet resgods

Den resande skall på varje kolli på väl synlig plats och på ett sätt som är tillräckligt hållbart och läsbart ange

- a) namn och adress,
- b) bestämmelseplatsen.

Artikel 21 Rätt att förfoga över inskrivet resgods

§ 1 Om omständigheterna medger det och om det inte strider mot de föreskrifter som meddelats av tullmyndigheter eller andra förvaltningsmyndigheter kan den resande begära att på inlämningsplatsen återfå sitt inskrivna resgods mot överlämnande av resgodsbeviset och, om det krävs i de allmänna befordringsvillkoren, mot uppvisande av biljetten.

§ 2 De allmänna befordringsvillkoren får innehålla andra bestämmelser om rätten att förfoga över inskrivet resgods, särskilt om ändring av bestämmelseplatsen och de eventuella ekonomiska följderna för den resande.

Artikel 22 Utlämning

§ 1 Inskrivet resgods skall lämnas ut mot att resgodsbeviset lämnas tillbaka och att, i förekommande fall, den avgift som belöper på sändningen betalas. Transportören skall vara berättigad men inte skyldig att undersöka om innehavaren av resgodsbeviset har rätt att få ut resgodset.

§ 2 Med utlämning till resgodsbevisets innehavare jämställs överlämnande i enlighet med de föreskrifter som gäller på den bestämmelseplats där utlämning skall ske

a) av resgodset till en myndighet som har hand om frågor om tullar eller andra införselavgifter i en sådan tjänste- eller lagerlokal som används av myndigheten och som inte står under transportörens uppsikt,

b) av levande djur till tredje man för förvaring.

§ 3 Innehavaren av resgodsbeviset får begära att resgodset lämnas ut på bestämmelseplatsen så snart den tid har gått som överenskommit och som i förekommande fall krävs för tullmyndigheters och andra förvaltningsmyndigheters behandling av resgodset.

§ 4 Om inte resgodsbeviset lämnas tillbaka behöver transportören inte lämna ut resgodset till någon annan än den som bevisar att han har rätt till godset. Om bevisningen förefaller otillräcklig får transportören fordra att säkerhet ställs.

§ 5 Resgodset skall lämnas ut på den bestämmelseplats till vilken det skrivits in.

§ 6 Om innehavaren av resgodsbeviset inte har fått resgodset utlämnat till sig har han rätt att på resgodsbeviset få ett intyg tecknat om den dag och det klockslag då han begärde utlämning enligt § 3.

§ 7 Den berättigade får vägra att ta emot resgodset om transportören inte efterkommer hans begäran att undersöka det inskrivna resgodset för att fastställa om en påstådd skada föreligger.

§ 8 I övrigt skall utlämningen av resgodset ske enligt de bestämmelser som gäller på bestämmelseplatsen.

Kapitel IV Fordon

Artikel 23 Villkor för transport

I de särskilda bestämmelserna för transport av fordon, som finns intagna i de allmänna befordringsvillkoren, skall särskilt anges de villkor som gäller för mottagande för transport, inskrivning, lastning och transport, lossning och utlämning såväl som den resandes skyldigheter.

Artikel 24

Transportdokument

§ 1 De avtalsenliga skyldigheterna i fråga om transport av fordon skall bekräftas genom ett transportdokument som utfärdas till den resande. Transportdokumentet kan utgöra en del av den resandes biljett.

§ 2 De särskilda bestämmelserna för transport av fordon, som finns intagna i de allmänna befordringsvillkoren, skall avgöra biljetternas form och innehåll samt det språk och de skrivtecken som skall användas när de trycks och fylls i. Artikel 7 § 5 skall också tillämpas här.

§ 3 Transportdokumentet skall innehålla åtminstone följande uppgifter:

a) Transportören eller transportörerna.

b) En uppgift om att dessa enhetliga rättsregler skall tillämpas på befordringen, utan hinder av varje klausul som strider mot detta. Detta får anges genom förkortningen CIV.

c) Alla nödvändiga uppgifter för att styrka de avtalsenliga skyldigheterna enligt befordringsavtalet och som gör det möjligt för den resande att hävda sina rättigheter enligt avtalet.

§ 4 När den resande tar emot transportdokumentet skall han förvissa sig om att det stämmer med de uppgifter som han har lämnat.

Artikel 25

Tillämplig rätt

Om inte annat följer av bestämmelserna i detta kapitel skall bestämmelserna i kapitel III om befordran av resgoods vara tillämpliga på fordon.

Avdelning IV

Transportörens ansvarighet

Kapitel I

Ansvarighet i fall då resande dödas eller skadas

Artikel 26

Förutsättningarna för ansvarighet

§ 1 Transportören skall vara ansvarig för skada som uppkommer till följd av att resande dödas eller tillfogas personskada eller annan fysisk eller psykisk skada genom en olyckshändelse som har samband med järnvägsdriften och som inträffar medan den resande uppehåller sig i ett järnvägsfordon eller stiger på eller av ett sådant fordon, oavsett vilken järnvägsinfrastruktur som använts.

§ 2 Transportören skall vara fri från denna ansvarighet

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 den hade iakttagit den omsorg som omständigheterna påkallat,

b) i den utsträckning som olyckshändelsen beror på fel eller försummelse av den resande,

c) om olyckshändelsen beror på ett sådant beteende av tredje man som transportören inte hade kunnat undgå eller förebygga följderna av, även om transportören hade iakttagit den omsorg som förhållandena hade påkallat. En annan transportör som använder samma infrastruktur skall inte anses som tredje man. Rätten till återkrav mot tredje man skall inte påverkas.

§ 3 Om olyckshändelsen beror på ett beteende från tredje man och om transportörens ansvarighet trots detta inte är helt utesluten enligt § 2 c, skall transportören svara för hela skadan inom de gränser som anges i dessa enhetliga rättsregler men utan inskränkning i den rätt till återkrav som transportören kan ha mot tredje man.

§ 4 Dessa enhetliga rättsregler skall inte inverka på den ansvarighet som kan åvila transportören i andra fall än de som avses i § 1.

§ 5 Om en befordran som omfattas av ett enda befodringsavtal fullgörs av efterföljande transportörer skall den transportör som det enligt befodringsavtalet åligger att fullgöra befordran på den del där olyckshändelsen inträffade vara ansvarig om en resande dödas eller skadas. Om denna befordran inte har fullgjorts av transportören utan av en undertransportör skall bägge transportörerna vara solidariskt ansvariga i enlighet med dessa enhetliga rättsregler.

Artikel 27

Ersättning vid dödsfall

§ 1 Om en resande dödas skall ersättningen omfatta

a) de nödvändiga kostnader som föranleds av dödsfallet, särskilt kostnaderna för transport av kvarlevorna och begravningskostnaderna,

b) om döden inte har inträffat omedelbart, de ersättningsposter som anges i artikel 28.

§ 2 Om genom den reandes död någon mot vilken den döde var eller i framtiden skulle ha blivit underhållsskyldig enligt lag kommer att berövas sitt underhåll, skall ersättning också lämnas för denna förlust. I fråga om ersättningskrav av någon som den resande åtagit sig att underhålla utan att vara förpliktad till det enligt lag, skall nationell rätt tillämpas.

Artikel 28

Ersättning vid personskada

Om resande tillfogas personskada eller annan fysisk eller psykisk skada skall ersättningen täcka

a) nödvändiga kostnader, särskilt kostnaderna för vård och transport,

b) inkomstförlust till följd av förlorad eller nedsatt arbetsförmåga och ökning av levnadskostnaderna.

Artikel 29

Ersättning vid annan personskada

Enligt nationell rätt skall avgöras om och i vilken mån transportören är skyldig att betala ersättning för andra personskador än sådana som avses i artiklarna 27 och 28.

Artikel 30

Ersättningens form och storlek vid dödsfall eller personskada

§ 1 Den ersättning som avses i artikel 27 § 2 och artikel 28 b skall utges som engångsbelopp. Ersättningen skall dock utges som livränta om den nationella rätten tillåter det och den resande som har lidit skadan eller den rättsinnehavare som avses i artikel 27 § 2 begär det.

§ 2 Storleken på den ersättning som skall utges enligt § 1 skall bestämmas enligt nationell rätt. Vid tillämpning av dessa enhetliga rättsregler skall dock en begränsning av engångsbelopp eller livränta, motsvarande detta belopp, på högst 175 000 beräkningsenheter per resande gälla om det i den nationella rätten föreskrivs en begränsning till ett lägre belopp.

Artikel 31

Andra befordringsmedel

§ 1 Utom i de fall som avses i § 2 skall bestämmelserna om transportörens ansvarighet i fall då resande dödas eller skadas inte vara tillämpliga på skada som uppkommit under den del av befordringen som enligt befordringsavtalet inte utgjorde järnvägsbefordran.

§ 2 Om ett järnvägsfordon befordras med färja skall dock bestämmelserna i fall då resande dödas eller skadas vara tillämpliga på skada som avses i artikel 26 § 1 och artikel 33 § 1 och som orsakas av en olyckshändelse som har samband med järnvägsdriften och som inträffar medan den resande uppehåller sig i järnvägsfordonet eller stiger på eller av detta fordon.

§ 3 Om järnvägsdriften till följd av särskilda omständigheter är tillfälligt avbruten och de resande befordras med ett annat transportmedel, skall transportören vara ansvarig enligt dessa enhetliga rättsregler.

Kapitel II

Ansvarighet när tidtabellen inte hålls

Artikel 32

Ansvarighet vid tåginställelse, tågförsening eller utebliven tåganslutning

§ 1 Transportören skall vara ansvarig gentemot den resande för skada som uppkommer på grund av att tåginställelse, tågförsening eller utebliven tåganslutning medför att resan inte kan fortsättas samma dag eller att en fortsatt resa samma dag på grund av omständigheterna inte rimligen skulle kunna begäras. Ersättningen skall täcka rimliga kostnader för kost och logi liksom också rimliga kostnader som orsakas av behovet att underrätta personer som väntar på den resande.

§ 2 Transportören skall vara fri från denna ansvarighet när inställelsen, förseningen eller den uteblivna anslutningen kan hänföras till följande orsaker:

a) Omständigheter som inte är förbundna med järnvägsdriften och som transportören inte hade kunnat undgå eller förebygga följderna av, även om den hade iakttagit den omsorg som omständigheterna påkallat.

b) Fel eller försummelse av den resande.

c) Tredje mans beteende som transportören inte hade kunnat undgå eller förebygga följderna av även om den hade iakttagit den omsorg som omständigheterna påkallat. En annan transpor-

tör som använder samma infrastruktur skall inte anses som tredje man. Rätten till återkrav mot tredje man skall inte påverkas.

§ 3 Enligt nationell rätt skall avgöras om och i vilken mån transportören är skyldig att betala ersättning för annan skada än sådan som avses i § 1. Denna bestämmelse skall inte påverka tillämpningen av artikel 44.

Kapitel III

Ansvarighet ifråga om handresgods, djur, inskrivet resgods och fordon

Avsnitt 1

Handresgods och djur

Artikel 33

Ansvarighet

§ 1 Om en resande dödas eller skadas skall 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 skall också gälla för djur som den resande tagit med sig. Artikel 26 skall också tillämpas här.

§ 2 I övrigt skall transportören inte vara ansvarig för skada som uppkommer till följd av fullständig eller partiell förlust av eller skada på föremål, handresgods eller djur som det enligt artikel 15 åligger den resande att hålla uppsikt över, om inte förlusten eller skadan orsakats genom transportörens fel eller försummelse. De övriga artiklarna i avdelning IV, utom artikel 51, och avdelning VI skall inte vara tillämpliga i detta fall.

Artikel 34

Begränsning av ersättningen vid förlust av föremål eller sakskada

Om transportören är ansvarig enligt 33 § 1 skall den ersätta den uppkomna skadan upp intill ett belopp om 1 400 beräkningsenheter per resande.

Artikel 35

Ansvarsbefrielse

Transportören skall vara fri från ansvarighet gentemot den resande för skada som uppstår som en följd av att den resande inte följer de föreskrifter som meddelas av tullmyndigheter eller andra förvaltningsmyndigheter.

Avsnitt 2

Inskrivet resgods

Artikel 36

Förutsättningarna för ansvarighet

§ 1 Transportören skall vara ansvarig för skada som uppkommer till följd av att det inskrivna resgodset helt eller delvis går förlorat eller skadas under tiden från det att resgodset tas emot för befordran till dess att det lämnas ut samt för dröjsmål med utlämningen.

§ 2 Transportören skall vara fri från denna ansvarighet såvitt förlusten, skadan eller dröjsmålet med utlämningen beror på fel eller försummelse av den resande, på en anvisning som den re-

sande har lämnat och som inte har föranletts av fel eller försummelse från transportörens sida, på fel i själva resgodset eller på någon omständighet som transportören inte hade kunnat undgå eller förebygga följderna av.

§ 3 Transportören skall vara fri från denna ansvarighet såvitt förlusten eller skadan härrör av 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 befordras som inskrivet resgods.

Artikel 37 Bevisskyldighet

§ 1 Det skall ankomma på transportören att bevisa att förlusten, skadan eller dröjsmålet har orsakats av något 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, skall det antas att den är en följd av denna risk eller dessa risker. Den som kräver ersättning får dock visa att förlusten eller skadan inte alls eller inte uteslutande är en följd av en sådan risk.

Artikel 38 Efterföljande transportörer

När en befordran som omfattas av ett enda befodringsavtal utförs av flera efterföljande transportörer, skall varje transportör genom att ta emot resgodset med resgodsbeviset eller fordonet med transportdokumentet i fråga om befodrningen av resgodset eller transporten av fordonet bli part i avtalet i enlighet med villkoren i resgodsbeviset eller transportdokumentet och ta på sig de skyldigheter som följer av detta. I ett sådant fall skall varje transportör vara ansvarig för befodrningen över hela befodringsvägen intill utlämningen.

Artikel 39 Undertransportör

§ 1 När en transportör helt eller delvis har anförtrott befodrningen till en undertransportör, oavsett om det sker i enlighet med en möjlighet den har enligt befodringsavtalet, skall transportören ändå vara ansvarig för hela befodrningen.

§ 2 Alla bestämmelser i dessa enhetliga rättsregler som rör transportörens ansvarighet skall även tillämpas på undertransportörens ansvarighet för den befodrningen den utför. Artiklarna 48 och 52 skall tillämpas när talan förs mot de anställda eller andra personer vars tjänster undertransportören anlitar för att genomföra befodrningen.

§ 3 Varje särskild överenskommelse genom vilken transportören åtar sig förpliktelser som inte krävs enligt dessa enhetliga rättsregler eller avstår från rättigheter den har enligt dessa enhetliga rättsregler skall inte gälla gentemot en undertransportör som inte uttryckligen och skriftligen har godtagit den. Oavsett om undertransportören har godtagit denna överenskommelse el-

ler inte, skall transportören ändå vara bunden av de skyldigheter eller avståenden som följer av den nämnda särskilda överenskommelsen.

§ 4 När och i den mån både transportören och undertransportören är ansvariga skall ansvarigheten vara solidarisk.

§ 5 Det sammanlagda ersättningsbelopp som skall betalas av transportören, undertransportören och deras anställda eller andra personer vars tjänster de anlitar för att genomföra befordringen, skall inte överskrida de gränser som anges i dessa enhetliga rättsregler.

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

Artikel 40

Antagande att resgods har gått förlorat

§ 1 Utan att behöva lägga fram yterligare bevisning får den berättigade anse att ett resgodskolli gått förlorat om det inte har lämnats ut eller hållits tillgängligt för honom inom 14 dagar från det att det begärdes utlämnat enligt artikel 22 § 3.

§ 2 Om ett resgodskolli som har ansetts förlorat kommer till rätta inom ett år från det att det begärdes utlämnat skall transportören underrätta den berättigade om hans adress är känd eller kan utrönas.

§ 3 Inom 30 dagar från det den berättigade har fått den underrättelse som avses i § 2 får han begära att kollit lämnas ut till honom. I ett sådant fall är han skyldig att betala kostnaderna för kollits befordran 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 skall dock behålla rätten till ersättning för dröjsmål med utlämningen enligt artikel 43.

§ 4 Om utlämning av ett kolli som kommit till rätta inte begärs inom den tid som anges i § 3 eller om ett kolli kommer till rätta senare än ett år efter det att utlämning begärdes, får transportören förfoga över kollit enligt de bestämmelser som gäller på den plats där kollit finns.

Artikel 41

Ersättning vid förlust

§ 1 När inskrivet resgods gått helt eller delvis förlorat skall inte transportören vara skyldig att betala någon annan ersättning än

a) om skadans storlek är bevisad, en ersättning som motsvarar skadan, dock högst 80 beräkningsenheter per kilogram av förlusten i bruttovikt eller 1 200 beräkningsenheter per kolli,

b) om skadans storlek inte är bevisad, en ersättning med sammanlagt 20 beräkningsenheter per kilogram av förlusten i bruttovikt eller 300 beräkningsenheter per kolli.

I de allmänna befordringsvillkoren skall bestämmas om ersättningen skall beräknas per kilogram av vikt förlusten eller per kolli.

§ 2 Transportören skall vidare betala tillbaka avgiften för resgodsbefordran och övriga utlägg i samband med befordran av det kolli som gått förlorat liksom även redan erlagda tullavgifter och punktskatter.

Artikel 42

Ersättning vid skada

§ 1 När inskrivet resgodset har skadats skall transportören betala ett belopp som svarar mot minskningen av resgodsets värde, men inte ytterligare skadestånd.

§ 2 Ersättningen skall inte överstiga,

a) om allt resgodset har minskat i värde till följd av skadan, det belopp som skulle ha betalats om resgodset hade gått förlorat,

b) om endast en del av resgodset har minskat i värde till följd av skadan, det belopp som skulle ha betalats om denna del hade gått förlorat.

Artikel 43

Ersättning vid dröjsmål med utlämningen

§ 1 Vid dröjsmål med utlämningen av inskrivet resgodset omfattar transportörens ersättnings-skyldighet för varje påbörjad 24-timmarsperiod räknat från den tidpunkt då resgodset begärdes utlämnat, dock högst för 14 dagar,

a) om den berättigade visar att skada, varmed förstås även skada på själva resgodset, har uppkommit genom dröjsmålet, en ersättning som motsvarar skadan, dock högst 0,80 beräkningsenheter per kilogram av bruttovikten av det för sent utlämnade resgodset eller 14 beräkningsenheter för varje kolli som har lämnats ut för sent,

b) om den berättigade inte visar att skada har uppkommit genom dröjsmålet, en ersättning på sammanlagt 0,14 beräkningsenheter per kilogram av bruttovikten av det för sent utlämnade resgodset eller 2,80 beräkningsenheter för varje kolli som har lämnats ut för sent.

I de allmänna befordringsvillkoren skall bestämmas om ersättningen skall beräknas per kilogram av vikt förlusten eller per kolli.

§ 2 Om resgodset har gått helt förlorat skall ersättning inte utbetalas enligt § 1 vid sidan av ersättning enligt artikel 41.

§ 3 Om resgodset har gått delvis förlorat skall ersättning betalas enligt § 1 endast för vad som har gått förlorat.

§ 4 Om skadan på resgodset inte har orsakats av dröjsmålet med utlämningen kan ersättning enligt § 1 i förekommande fall betalas vid sidan av ersättning enligt artikel 42.

§ 5 Den sammanlagda ersättningen enligt § 1 och artiklarna 41 och 42 skall inte i något fall överstiga den ersättning som skulle ha betalats om resgodset hade gått helt förlorat.

Avsnitt 3

Fordon

Artikel 44

Ersättning vid försening

§ 1 Om lastningen av ett fordon blir försenad till följd av en omständighet för vilken transportören svarar eller om utlämningen av fordonet blir fördröjd, och om den berättigade visar att det inträffade har medfört skada, skall transportören ersätta skadan intill det belopp som motsvarar transportavgiften för fordonet.

§ 2 Om den berättigade häver transportavtalet på grund av att lastning inte sker i rätt tid till följd av en omständighet för vilken transportören svarar, skall transportavgiften betalas tillbaka till honom. Om han visar att han lidit skada genom dröjsmålet får han dessutom kräva ersättning upp till det belopp som motsvarar transportavgiften.

Artikel 45

Ersättning vid förlust

Om ett fordon går förlorat helt eller delvis skall ersättningen till den berättigade för bevisad skada beräknas efter fordonets bruksvärde. Den skall dock inte överstiga 8 000 beräkningsenheter. En släpvagn med eller utan last skall betraktas som ett särskilt fordon.

Artikel 46

Ersättning i fråga om andra föremål

§ 1 I fråga om föremål som har lämnats i fordonet eller är placerade i bagageutrymmen (t.ex. bagageutrymmen eller skidboxar) som är fast monterade, skall transportören endast vara ansvarig för sådan skada som den har orsakat genom fel eller försummelse. Den sammanlagda ersättningen skall inte överstiga 1 400 beräkningsenheter.

§ 2 I fråga om föremål som har lämnats på utsidan av fordonet inbegripet bagageutrymmen enligt § 1 skall transportören vara ansvarig för sådan skada endast om det visas att skadan är en följd av en handling eller underlåtenhet som transportören gjort sig skyldig till, antingen uppsåtligt eller av oaktsamhet och i medvetande om att en sådan skada troligen skulle bli följden.

Artikel 47

Tillämplig rätt

Om inte annat sägs i bestämmelserna i detta avsnitt, skall bestämmelserna i avsnitt 2 om ansvarighet för resgods vara tillämpliga på fordon.

Kapitel IV

Allmänna bestämmelser

Artikel 48

Förlust av rätt att åberopa begränsning av skadeståndsansvar

De begränsningar av skadeståndsansvaret som föreskrivs i dessa enhetliga rättsregler liksom de bestämmelser i nationell rätt som begränsar ersättningen till ett fastställt belopp skall inte tillämpas om det visas att skadan är en följd av en handling eller underlåtenhet som transportören har gjort sig skyldig till, antingen uppsåtligt eller av oaktsamhet och i medvetande om att en sådan skada troligen skulle bli följden.

Artikel 49

Omräkning och ränta

§ 1 När beräkningen av ersättning medför omräkning av belopp som uttryckts i utländsk valuta, skall beräkningen göras enligt kursen på den plats där och vid den tidpunkt då ersättningen betalas.

§ 2 Den skadelidande får kräva ränta på ersättningsbeloppet med fem procent per år från och med den dag då krav framställdes enligt artikel 55 eller, om något sådant krav inte framställdes, från och med den dag då talan väcktes vid domstol.

§ 3 På ersättning enligt artiklarna 27 och 28 skall dock ränta betalas först från och med den dag då de omständigheter inträffade som lades till grund för beräkning av ersättningsbeloppet, om denna dag är senare än den dag då anspråket framställdes eller talan väcktes.

§ 4 I fråga om resgoods skall ränta betalas endast om ersättningsbeloppet överstiger 16 beräkningsenheter per resgoodsbevis.

§ 5 Om den som har rätt till ersättning i fråga om resgoods inte inom en skälig frist som har fastställts för honom till transportören överlämnar de handlingar som de behöver för att kunna slutföra behandlingen av hans krav, skall inte ränta betalas för tiden från det att fristen går ut till dess att handlingarna överlämnas.

Artikel 50

Ansvarighet vid atomolycka

Transportören skall vara fri från den ansvarighet som åligger den enligt dessa enhetliga rättsregler, om skadan har orsakats av en atomolycka och innehavaren av den atomanläggning eller någon annan person i hans ställe är ansvarig för skadan enligt en stats lagar och bestämmelser om ansvarighet på atomenergins område.

Artikel 51

Personer som transportören ansvarar för

Transportören skall vara ansvarig för sin personal och för andra personer vars tjänster han anlitar för genomförandet av befordringen när denna personal eller dessa andra personer handlar under fullgörande av sina uppgifter. Förvaltarna av den järnvägsinfrastruktur på vilken befordringen utförs skall anses som personer som transportören anlitar för genomförandet av transporten.

Artikel 52

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 skall även gälla i fråga om anspråk mot personal och andra personer som transportören ansvarar för enligt artikel 51.

Avdelning V

Den resandes ansvarighet

Artikel 53

Särskilda principer för ansvarighet

Den resande skall vara ansvarig gentemot transportören för all skada

a) till följd av underlåtelse att fullgöra sina skyldigheter enligt

1. artiklarna 10, 14 och 20,

2. de särskilda bestämmelserna för transport av fordon som ingår i de allmänna befordringsvillkoren, eller

3. Reglementet om internationell järnvägstransport av farligt gods (RID),

eller

b) som orsakats av föremål och djur som han för med sig,

om han inte styrker att skadan orsakats av omständigheter som han inte hade kunnat undgå eller förebygga följderna av, även om han hade iakttagit den omsorg som förhållandena hade påkallat av en ansvarsmedveten resande. Denna bestämmelse skall inte påverka transportörens ansvarighet enligt artiklarna 26 och 33 § 1.

Avdelning VI

Framställande av anspråk

Artikel 54

Fastställande av att föremål har skadats eller delvis gått förlorat

§ 1 Om transportören upptäcker eller får anledning att anta att ett föremål (resgods, fordon) som befordras med transportörens försorg har skadats eller delvis gått förlorat eller om den som har rätt till föremålet påstår att så är fallet, skall transportören genast och om möjligt i dennes närvaro upprätta en rapport i vilken, beroende på förlustens eller skadans art, anges föremålets tillstånd samt, så långt möjligt, skadans omfattning, dess orsak och tidpunkten då den inträffade.

§ 2 En kopia av rapporten skall kostnadsfritt tillställas den som har rätt till föremålet.

§ 3 Om den som har rätt till föremålet inte godtar uppgifterna i rapporten, kan han begära att resgodsets eller fordonets tillstånd samt skadans orsak och omfattning fastställs av en sakkunnig, som utses av parterna eller på rättslig väg. I fråga om förfarandet skall bestämmelserna i den stat där utredningen äger rum gälla.

Artikel 55

Ersättningsanspråk

§ 1 Anspråk med anledning av transportörens ansvarighet i fall då resande dödas eller skadas skall framställas skriftligen till den transportör mot vilken talan kan väckas. Om en befordran som omfattas av ett enda befordringsavtal genomförs av efterföljande transportörer, kan anspråk även riktas mot den första eller den sista transportören samt mot den transportör som har

sitt huvudkontor i den stat där den resande har sin hemvist eller vanliga uppehållsort eller den filial eller agentur som har ingått befodringsavtalet.

§ 2 Andra anspråk med anledning av ett befodringsavtal skall vara skriftliga och riktas mot den transportör som anges i artikel 56 §§ 2 och 3.

§ 3 Handlingar som den som har rätt till ersättning önskar foga till ersättningsanspråket skall inges i original eller i förekommande fall i kopia, som skall vara vederbörligen bestyrkt om transportören begär det. Vid slutlig uppgörelse i fråga om ett anspråk får transportören fordra att biljetten, resgodsbeviset och transportdokumentet lämnas tillbaka.

Artikel 56

Transportörer mot vilka talan får föras

§ 1 Talan om ersättning i fall då en 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 befodringsavtalet endast föras mot den första eller den sista transportören eller den transportör som genomförde den del av befodrningen under vilken den omständighet inträffade som talan grundas på.

§ 3 När, i fråga om befodrningen som genomförs av efterföljande transportörer, den transportör som skall lämna ut resgodset eller fordonet med sitt medgivande är inskriven i resgodsbeviset eller transportdokumentet, får talan föras mot denne enligt § 2, även om han varken har mottagit resgodset eller fordonet.

§ 4 Talan om återbetalning av ett belopp som har betalats på grund av befodringsavtalet får föras mot den transportör som har tagit emot detta belopp eller mot den transportör för vars räkning det har tagits emot.

§ 5 Som genkärsmål eller kvittningsinvändning får talan föras mot en annan transportör än dem som avses i §§ 2 och 4, om talan grundas på samma befodringsavtal som huvudyrkandet i målet.

§ 6 I den mån dessa enhetliga rättsregler skall tillämpas på undertransportören, får talan föras även mot denne.

§ 7 Om käranden har rätt att välja mellan flera transportörer, skall hans valrätt upphöra när talan väcks mot någon av dessa; detta skall också gälla om käranden har rätt att välja mellan en eller flera transportörer och en undertransportör.

Artikel 57

Forum

§ 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 område svaranden har sin hemvist eller vanliga uppehållsort, sitt huvudkontor eller den filial eller agentur som har ingått befodringsavtalet. 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 avkunnats i ett sådant mål vid en sådan domstol, får inte ny

talans föras av samma anledning mellan samma parter om inte avgörandet vid den domstol där den första talan fördes kan verkställas i den stat där den nya talan förs.

Artikel 58

Förlust av rätten att föra talan vid dödsfall eller personskada

§ 1 Rätten till sådan talan som grundas på transportörens ansvarighet i fall då resande dödas eller skadas skall 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, skall denne ge honom ett intyg om det muntliga meddelandet.

§ 2 Talerätten skall dock inte upphöra om

- a) den som har rätt till ersättning inom den tid som anges i § 1 har framställt ett anspråk hos någon av de transportörer som anges i artikel 55 § 1,
- b) den transportör som är ansvarig inom den tid som anges i § 1 på något annat sätt har fått kännedom om att en resande har skadats,
- c) meddelande om skadefallet inte har lämnats eller inte har lämnats i tid till följd av omständigheter som inte kan läggas den berättigade till last,
- d) den berättigade visar att skadefallet har orsakats av fel eller försummelse från transportörens sida.

Artikel 59

Förlust av rätten att föra talan som grundas på befordran av resgods

§ 1 När den som har rätt till ersättning tar emot resgodset, skall rätten upphöra att på grund av befordringsavtalet föra talan mot transportören med anledning av att resgodset gått delvis förlorat, blivit skadat eller lämnats ut för sent.

§ 2 Talerätten skall dock inte upphöra

- a) vid delförlust eller skada, om
 1. förlusten eller skadan har fastställts enligt artikel 54 innan den berättigade tog emot resgodset,
 2. fastställelse som borde ha gjorts enligt artikel 54 har underlåtit enbart på grund av fel eller försummelse från transportörens sida,
- b) vid skada som inte kan upptäckas utifrån och som har fastställts först efter det att den berättigade tog emot resgodset, om han
 1. begär fastställelse enligt artikel 54 genast efter det att skadan upptäcktes och senast tre dagar efter det att han tog emot resgodset och
 2. dessutom bevisar att skadan har uppkommit under tiden från det att resgodset togs emot av transportören till dess att det lämnades ut,

c) vid dröjsmål med utlämningen, om den berättigade inom 21 dagar har gjort sin rätt gällande hos någon av de transportörer som anges i artikel 56 § 3,

d) den berättigade visar att skadefallet har orsakats av fel eller försummelse från transportörens sida.

Artikel 60 Preskription

§ 1 En skadeståndsfordran som grundas på transportörens ansvarighet i fall då resande dödas eller skadas skall vara preskriberad

a) för den resande efter tre år räknat från dagen efter den dag då den skadevållande händelsen inträffade,

b) för andra skadelidande efter tre år räknat från dagen efter den resandes bortgång, dock senast fem år räknat från dagen efter den dag då olyckan inträffade.

§ 2 Andra fordringar på grund av befordringsavtal skall preskriberas efter ett år. Preskriptionstiden skall dock vara två år i fråga om en fordran som framställs på grund av en skada som beror på en handling eller underlåtenhet, antingen uppsåtligen eller av oaktsamhet och i medvetande om att en sådan skada troligen skulle bli följd.

§ 3 Den preskriptionstid som anges i § 2 skall räknas ifråga om

a) fordran på ersättning för totalförlust: från den fjortonde dagen efter utgången av den tid som anges i artikel 22 § 3,

b) fordran på ersättning för delförlust, skada eller dröjsmål med utlämning: från dagen för utlämningen,

c) fordran i andra fall som rör befordran av resande: från den dag då biljettens giltighetstid gick ut.

I preskriptionstiden skall inte den dag som anges som begynnelse dag inräknas.

§ 4 Om ett ersättningsanspråk framställs skriftligen enligt artikel 55 och de handlingar bifogas som behövs, skall det göras uppehåll i preskriptionstiden till den dag då transportören skriftligen avslår ersättningsanspråket och återställer handlingarna. Medges ersättningsanspråket delvis, skall 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 skall åvila den part som påstår att så har skett. Ett förnyat ersättningsanspråk som avser samma sak skall inte medföra uppehåll i preskriptionstiden.

§ 5 En preskriberad fordran får inte göras gällande ens genom genkärsmål eller yrkande om kvittning.

§ 6 I övrigt skall förlängning av preskriptionstiden och preskriptionsavbrott regleras enligt nationell rätt.

Avdelning VII

Transportörernas inbördes förhållanden

Artikel 61

Avräkning i fråga om befodringsavgiften

§ 1 Varje transportör som har eller borde ha uppburit en befodringsavgift skall vara skyldig att till de berörda transportörerna betala de andelar som tillkommer dem. Betalningssättet skall bestämmas genom överenskommelse mellan transportörerna.

§ 2 Artikel 6 § 3, artikel 16 § 3 och artikel 25 skall även tillämpas på förhållandena mellan efterföljande transportörer.

Artikel 62

Rätt till återkrav

§ 1 Om en transportör har betalat ersättning enligt dessa enhetliga rättsregler, skall den gentemot de transportörer som har deltagit i befodrningen ha rätt till återkrav enligt följande bestämmelser:

- a) Den transportör som orsakat skadan skall vara ensam ansvarig för den.
- b) Om skadan har orsakats av flera transportörer, skall var och en av dem svara för den del av skadan som den transportören har orsakat. Om en sådan uppdelning inte är möjlig, skall ersättningsskyldigheten fördelas mellan dem enligt c.
- c) Om det inte kan visas vilken av transportörerna som har orsakat skadan, skall ersättningsskyldigheten fördelas mellan alla transportörer som har deltagit i befodrningen, med undantag av dem som visar att skadan inte har orsakats av dem. Fördelningen skall ske i förhållande till deras respektive andelar av befodringsavgiften.

§ 2 Om någon av transportörerna är på obestånd, skall det som den transportören inte betalar av sin andel fördelas mellan de övriga transportörer som har deltagit i befodrningen i förhållande till deras respektive andelar av befodringsavgiften.

Artikel 63

Förfarandet i mål om återkrav

§ 1 En transportör mot vilken återkrav riktas enligt artikel 62 får inte bestrida det befogade i en betalning som den återkravsökande transportören har gjort, om ersättningsbeloppet har fastställts av domstol och den transportör mot vilken återkravet riktas har blivit vederbörligen underrättad om stämningens ansökan och beretts tillfälle att inträda som intervenient i målet. Domstolen i huvudmålet skall fastställa de frister inom vilka underrättelsen och ansökan om intervention skall göras.

§ 2 Den transportör som utövar sin rätt till återkrav skall i en och samma rättegång framföra sina anspråk mot samtliga transportörer med vilka den inte gjort upp i godo. I annat fall skall den förlora rätten till återkrav mot de transportörer som inte har stämts in.

§ 3 Domstolen skall meddela en enda dom i fråga om alla återkrav som den handlägger.

§ 4 Den transportör som önskar göra sin rätt till återkrav gällande, får föra talan vid domstolarna i den stat på vars område någon av de transportörer som deltagit i befordringen har sitt huvudkontor eller den filial eller agentur som ingått befodringsavtalet.

§ 5 Om käromålet avser flera transportörer, får den transportör som utövar rätten till återkrav välja mellan de domstolar som är behöriga enligt § 4.

§ 6 Återkrav får inte handläggas gemensamt med skadeståndskrav som har väckts på grund av befodringsavtalet.

Artikel 64

Överenskommelser i fråga om återkrav

Transportörerna skall vara fria att sinsemellan komma överens om bestämmelser som avviker från artiklarna 61 och 62.

CIM

Enhetliga rättsregler för avtal om internationell järnvägstransport av gods (Bihang B till fördraget)

Avdelning 1	Allmänna bestämmelser
· Artikel 1	Tillämpningsområde
· Artikel 2	Offentlighetsrättsliga bestämmelser
· Artikel 3	Definitioner
· Artikel 4	Avvikelser
· Artikel 5	Tvingande rätt
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	Betalning av kostnaderna
· Artikel 11	Undersökning
· Artikel 12	Fraktsedelns bevisvärde
· Artikel 13	Lastning och lossning av godset
· Artikel 14	Förpackning
· Artikel 15	Fullgörande av förvaltningsmyndigheters föreskrifter
· Artikel 16	Leveransfrister
· Artikel 17	Utlämning av gods
· Artikel 18	Rätt att förfoga över godset
· Artikel 19	Utövande av förfoganderätten
· Artikel 20	Transporthinder
· Artikel 21	Utlämningshinder

- Artikel 22 Följder av transporthinder och utlämningshinder

Avdelning III Ansvarighet

- Artikel 23 Förutsättningarna för ansvarighet
- Artikel 24 Ansvarighet vid transport av järnvägsfordon som gods
- Artikel 25 Bevisskyldighet
- Artikel 26 Efterföljande transportörer
- Artikel 27 Undertransportör
- Artikel 28 Antagande om skada vid nyinlämning
- Artikel 29 Antagande att gods har gått förlorat
- Artikel 30 Ersättning vid förlust
- Artikel 31 Ansvarighet för viktförlust vid transport
- Artikel 32 Ersättning vid skada
- Artikel 33 Ersättning när leveransfristen överskrids
- Artikel 34 Ersättning när det finns en värdedeklaration
- Artikel 35 Ersättning vid leveransintresse
- Artikel 36 Förlust av rätt att åberopa begränsning av skadeståndsansvar
- Artikel 37 Omräkning och ränta
- Artikel 38 Ansvarighet vid järnvägs- och sjötrafik
- Artikel 39 Ansvarighet vid atomolycka
- Artikel 40 Personer som transportören ansvarar för
- Artikel 41 Andra grunder för anspråk

Avdelning IV Framställande av anspråk

- Artikel 42 Rapport om fastställelse av skada
- Artikel 43 Ersättningsanspråk
- Artikel 44 Behörighet att föra talan mot transportör

- Artikel 45 Transportörer mot vilka talan får föras
- Artikel 46 Forum
- 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

Avdelning I Allmänna bestämmelser

Artikel 1 Tillämpningsområde

§ 1 Dessa enhetliga rättsregler skall tillämpas på varje avtal om järnvägstransport av gods mot betalning, när den plats där godset tas emot och den plats där godset skall lämnas ut är belägna i två skilda medlemsstater, oavsett var parterna i transportavtalet har säte och vilken nationalitet de har.

§ 2 Dessa enhetliga rättsregler skall även tillämpas på avtal om järnvägstransport av gods mot betalning, när den plats där godset tas emot och den plats där godset skall lämnas ut är belägna i två skilda stater, varav minst en är medlemsstat, och när avtalsparterna kommer överens om att dessa enhetliga rättsregler skall 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, skall dessa enhetliga rättsregler tillämpas.

§ 4 När en internationell transport som omfattas av ett enda avtal, utöver järnvägstransport inbegriper sjötransport eller gränsöverskridande transport på inre vattenväg, skall dessa enhetliga rättsregler tillämpas, om sjötransporten eller transporten på inre vattenväg genomförs på linjer som är införda i den lista över linjer som anges i artikel 24 § 1 i fördraget.

§ 5 Dessa enhetliga rättsregler skall inte tillämpas på transport som sker mellan stationer som är belägna på angränsande staters område, när dessa stationers infrastruktur förvaltas av en eller flera infrastrukturförvaltare som lyder under 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 gör en framställning om anslutning till fördraget, förklara att den endast kommer att tillämpa dessa enhetliga rättsregler

på transporter som utförs på en del av den järnvägsinfrastruktur som är belägen på dess område. Denna del av järnvägsinfrastrukturen skall anges exakt och vara förbunden med en medlemsstats järnvägsinfrastruktur. När en stat har avgett en sådan förklaring, skall dessa enhetliga rättsregler endast tillämpas på villkor

a) att 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) att den angivna infrastrukturen förbinder två medlemsstaters infrastrukturer och att den i transportavtalet har angivits som transportväg för transittrafik.

§ 7 En stat som har avgett en förklaring enligt § 6 får när som helst återta den genom meddelande till depositarien. Återtagandet får verkan en månad efter den dag då depositarien under rättade medlemsstaterna om återtagandet. Förklaringen skall upphöra att gälla när den konvention som avses i § 6 första meningen upphör att vara i kraft för den staten.

Artikel 2

Offentligrättsliga bestämmelser

Transporter som är underkastade dessa enhetliga rättsregler skall fortsätta att lyda under de offentligrättsliga bestämmelserna, i synnerhet bestämmelserna angående transport av farligt gods samt bestämmelserna i tullagstiftningen och angående djurskydd.

Artikel 3

Definitioner

I dessa enhetliga rättsregler avses med

a) transportör: den avtalsenliga transportör med vilken avsändaren har slutit transportavtal enligt dessa enhetliga rättsregler, eller en efterföljande transportör som är ansvarig på grundval av detta avtal,

b) undertransportör: en transportör som inte har slutit transportavtal med avsändaren, men som den transportör som avses i a helt eller delvis har anförtrott genomförandet av järnvägstransporten,

c) allmänna transportvillkor: de villkor som gäller för transportören i form av allmänna villkor eller tariffer som har laga kraft i varje medlemsstat och som genom ingåendet av transportavtalet har blivit en integrerad del av detta,

d) fristående lastbärare: container, växelflak, påhängsvagn eller annan liknande lastenhet som används vid transport med flera transportslag.

Artikel 4

Avvikelser

§ 1 Medlemsstaterna får sluta avtal som gör det möjligt att avvika från dessa enhetliga rättsregler för transport som sker uteslutande mellan två stationer som är belägna på var sin sida om gränsen, när det inte finns någon annan station mellan dem.

§ 2 För transport som sker 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 skall meddelas till Mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik. Organisationens generalsekreterare skall underrätta medlemsstaterna och de berörda företagen om detta.

Artikel 5

Tvingande rätt

Om inte annat föreskrivs i dessa enhetliga rättsregler, skall varje bestämmelse som direkt eller indirekt avviker från dessa enhetliga rättsregler vara ogiltig. En sådan bestämmelses ogiltighet skall inte medföra ogiltighet för de andra bestämmelserna i transportavtalet. 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 skall bekräftas genom en fraktsedel som överensstämmer med en enhetlig modell. Om fraktsedeln saknas, är oregelmässig eller har gått förlorad skall detta dock inte påverka existensen eller giltigheten av avtalet, som fortfarande skall lyda under dessa enhetliga rättsregler.

§ 3 Fraktsedeln skall undertecknas av avsändaren och transportören. Underskriften får ersättas med en stämpel, maskinell kvittering eller annat lämpligt sätt.

§ 4 Transportören skall på fraktsedelsdubblotten på lämpligt sätt intyga att godset har tagits emot och återlämna dubblotten till avsändaren.

§ 5 Fraktsedeln skall inte vara likvärdig med ett konossement.

§ 6 En fraktsedel skall upprättas för varje sändning. Om inte annat överenskommit mellan avsändaren och transportören, får inte en och samma fraktsedel avse mer än en enda vagn.

§ 7 Om en transport passerar genom Europeiska gemenskapens tullområde, på vilket det gemensamma transiteringsförfarandet tillämpas, skall varje sändning åtföljas av en fraktsedel som uppfyller kraven i artikel 7.

§ 8 De internationella transportörsorganisationerna skall upprätta enhetliga modeller för fraktsedlar i samråd med de internationella kundorganisationerna och de organ som är behöriga i tullfrågor i medlemsstaterna 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 skall vara likvärdiga ur funktionell synvinkel, i synnerhet i fråga om bevisvärdet av den fraktsedel som dessa uppgifter utgör.

Artikel 7
Fraktsedelns innehåll

§ 1 Fraktsedeln skall 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) Utlämningsplats.
- g) Mottagarens namn och adress.
- h) Beskrivning av godsets art och förpackningssättet samt, för farligt gods, den beskrivning som föreskrivs i reglementet om internationell järnvägstransport av farligt gods (RID).
- i) Antal kollin och de särskilda märken och nummer som är nödvändiga för identifiering av styckegods.
- j) Vagnsnummer vid transport av hel vagnslast.
- k) Numret på det järnvägsfordon som rullar på egna hjul och som överlämnas för transport som gods.
- l) Dessutom, vid fristående lastbärare, kategori, nummer eller andra utmärkande egenskaper som är nödvändiga för identifiering av dessa.
- m) Godsets bruttovikt eller godsets kvantitet uttryckt på annat sätt.
- 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) Kostnader som är hänförliga till transporten (frakt, tilläggsavgifter, tullavgifter och andra kostnader som uppkommer från det att avtalet slutits tills utlämning sker), i den mån de skall betalas av mottagaren eller varje annan uppgift om att kostnaderna skall betalas av mottagaren.
- p) Uppgift om att dessa enhetliga rättsregler skall tillämpas på transporten, utan hinder av varje klausul som strider mot detta.

§ 2 Fraktsedeln skall i förekommande fall dessutom innehålla följande uppgifter:

- a) Vid transport med efterföljande transportörer, den transportör som skall lämna ut godset, när denne har givit sitt samtycke till att uppföras på fraktsedeln.
- b) De kostnader som avsändaren förbinder sig att betala.
- c) Beloppet för det efterkrav som skall uppbäras vid utlämning av godset.
- d) Godsets deklarerade värde och det belopp som utgör särskilt leveransintresse.
- e) Den överenskomna leveransfristen.
- f) Den överenskomna transportvägen.
- g) En förteckning över handlingar som inte nämns i § 1 n och som överlämnats till transportören.
- h) Avsändarens uppgifter om antalet plomberingar den har fäst vid vagnen och en beskrivning av dessa.

§ 3 Avtalsparterna får skriva in alla andra uppgifter som de anser användbara på fraktsedeln.

Artikel 8 Ansvar för uppgifterna i fraktsedeln

§ 1 Avsändaren skall ansvara för alla kostnader och skador som transportören åsamkas på grund av

- a) att avsändaren på fraktsedeln har fört in uppgifter som är oriktiga, otydliga, ofullständiga eller fört in dem på något annat ställe än det utrymme som är avsett för varje uppgift eller
- b) att avsändaren har underlåtit att föra in de uppgifter som föreskrivs i RID.

§ 2 Om transportören för in uppgifter på fraktsedeln på begäran av avsändaren skall den anses handla på avsändarens vägnar, om inte annat bevisas.

§ 3 Om fraktsedeln inte innehåller den uppgift som anges i artikel 7 § 1 p, skall transportören vara ansvarig för alla kostnader och skador som den berättigade åsamkas på grund av denna underlåtenhet.

Artikel 9 Farligt gods

Om avsändaren har underlåtit att föra in de uppgifter som föreskrivs i RID, får transportören när som helst, beroende på omständigheterna, lossa eller förstöra godset eller oskadliggöra det, utan att betala ersättning, utom om den vid mottagandet hade kännedom om att godset var farligt.

Artikel 10 Betaling av kostnaderna

§ 1 Om inte annat överenskommits mellan avsändaren och transportören, skall kostnaderna (frakt, tilläggsavgifter, tullavgifter och andra kostnader som uppkommer från det att avtalet sluts till dess att det lämnas ut) betalas av avsändaren.

§ 2 När kostnaderna, på grund av en överenskommelse mellan avsändaren och transportören, skall betalas av mottagaren och mottagaren varken har övertagit fraktsedeln, gjort sina rättigheter gällande enligt artikel 17 § 3 eller ändrat fraktavtalet enligt artikel 18, skall avsändaren vara skyldig att betala kostnaderna.

Artikel 11 Undersökning

§ 1 Transportören skall ha rätt att när som helst undersöka om transportvillkoren har iakttagits och om sändningen svarar mot de uppgifter som avsändaren har fört in på fraktsedeln. När undersökningen avser sändningens innehåll, skall den i den mån det är möjligt ske i närvaro av den som har rätt till godset; i de fall detta inte är möjligt skall transportören kalla 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 i fraktsedeln eller om bestämmelserna om transport av gods som tas emot på vissa villkor inte har iakttagits, skall resultatet av undersökningen antecknas på det exemplar av fraktsedeln som åtföljer godset och, om transportören har kvar fraktsedelsdubblen, även på denna. I så fall skall kostnaderna för undersökningen påföras godset, om de inte betalas omedelbart.

§ 3 När avsändaren lastar godset, har den 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 kvalitet 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 skall noteras på fraktsedeln.

Artikel 12 Fraktsedelns bevisvärde

§ 1 Fraktsedeln skall vara tillräcklig bevisning för att transportavtalet har ingåtts och för villkoren i transportavtalet samt för transportörens mottagande av godset.

§ 2 När transportören har lastat godset, skall fraktsedeln vara tillräcklig bevisning 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 var i synbarligen gott skick när transportören tog emot det och för att uppgifterna i fraktsedeln om antal kollin, märkning och nummer samt bruttovikt eller på annat sätt angiven kvantitet är riktiga.

§ 3 När transportören har lastat godset, skall fraktsedeln vara tillräcklig bevisning 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 är i synbarligen gott skick och för att de uppgifter som anges i § 2 är riktiga endast om transportören har undersökt dem och antecknat resultatet av sin undersökning på fraktsedeln.

§ 4 Fraktsedeln skall dock inte vara tillräcklig bevisning 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 skall komma överens om vem som skall lasta och lossa godset. Om det inte finns någon sådan överenskommelse, skall lastningen och lossningen åligga transportören för kollin. För hela vagnslaster skall dock lastningen åligga avsändaren medan lossningen, efter utlämningen, skall åligga mottagaren.

§ 2 Avsändaren skall vara ansvarig för alla följder av en bristfällig lastning som har utförts av honom och skall i synnerhet 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 skall vara ansvarig gentemot transportören för alla skador och kostnader på grund av att godset saknar förpackning eller att förpackningen är bristfällig, om inte transportören, på grund av att bristfälligheten var uppenbar eller känd av honom när han tog emot godset, har gjort förbehåll om detta.

Artikel 15

Fullgörande av förvaltningsmyndigheters föreskrifter

§ 1 För att fullgöra de åtgärder som krävs av tullmyndigheter eller av andra administrativa myndigheter innan godset lämnas ut skall avsändaren till fraktsedeln foga de handlingar som behövs eller ställa till dem transportörens förfogande och ge honom alla erforderliga upplysningar.

§ 2 Transportören skall inte vara skyldig att undersöka om dessa handlingar och upplysningar är riktiga eller fullständiga. Avsändaren skall vara ansvarig gentemot transportören för alla skador som kan uppstå till följd av att dessa handlingar och upplysningar saknas, är ofullständiga eller oriktiga, om felet inte föreligger på transportörens sida.

§ 3 Transportören skall vara ansvarig för följderna av att de handlingar som nämns i fraktsedeln och som åtföljer denna eller har anförtrotts 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 och vars följder han inte kunnat förhindra. 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

a) att själv eller genom ombud få närvara när de åtgärder vidtas som krävs av tullmyndigheter eller av andra administrativa myndigheter för att lämna upplysningar och göra påpekanden,

b) att själv eller genom ombud få vidta de åtgärder som krävs av tullmyndigheter eller av andra administrativa myndigheter, i den mån detta är tillåtet enligt lagar och bestämmelser i den stat där åtgärderna skall vidtas,

c) att få betala tullavgifter och andra kostnader, om han eller hans ombud är närvarande när de åtgärder som krävs av tullmyndigheter eller av andra administrativa myndigheter vidtas eller om han själv vidtar dem, i den mån betalningen är tillåten enligt lagar och bestämmelser i den stat där åtgärderna skall vidtas.

I sådana fall får varken avsändaren eller den mottagare som har rätt att förfoga över godset, eller ett ombud för någon av dem, ta godset i besittning.

§ 5 Om avsändaren har angett en plats där de åtgärder som krävs av tullmyndigheter eller av andra administrativa myndigheter skall vidtas och de föreskrifter som gäller på den platsen inte medger att avsändarens anvisning följs eller om han för dessa åtgärder har lämnat andra anvisningar som inte kan följas, skall transportören förfara på det sätt som den anser vara förmånligast för den som har rätt till godset samt underrätta avsändaren om de vidtagna åtgärderna.

§ 6 Om avsändaren har åtagit sig att betala tullavgifterna, kan transportören efter eget val ombesörja tullklareringen under transporten eller på bestämmelseplatsen.

§ 7 Transportören kan dock förfara enligt § 5 om mottagaren inte har övertagit fraktsedeln inom den frist som anges i de föreskrifter som gäller på bestämmelseplatsen.

§ 8 Avsändaren är skyldig att följa de föreskrifter som meddelas av tullmyndigheter eller andra administrativa myndigheter om godsets förpackning och om täckning med presenning. Om avsändaren inte har förpackat godset eller täckt det med presenning enligt dessa föreskrifter, får transportören ombesörja detta; kostnaderna i samband härmed skall påföras godset.

Artikel 16 Leveransfrister

§ 1 Avsändaren och transportören skall 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, skall 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 skall 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 transporteras

- över en linje med avvikande spårvidd,
- över hav eller på inre vattenvägar,
- på väg, om det inte finns någon järnvägsförbindelse,

b) under osedvanliga förhållanden som förorsakar en ovanlig ökning av trafiken eller ovanliga driftsvårigheter.

Längden på tilläggsfristerna skall anges i de allmänna transportvillkoren.

§ 4 Leveransfristen skall börja löpa efter det att godset har tagits emot; den skall förlängas med den fördröjning som förorsakats utan fel eller försummelse från transportörens sida. Leveransfristen skall avbrytas på söndagar och allmänna helgdagar.

Artikel 17

Utlämning av gods

§ 1 Transportören skall på den avtalade utlämningsplatsen lämna ut fraktsedeln och godset till mottagaren mot kvitto på mottagandet och mot betalning av de belopp som skall erläggas enligt transportavtalet.

§ 2 Om följande åtgärder vidtas enligt de föreskrifter som gäller på utlämningsplatsen, skall de jämföras med utlämning till mottagaren:

a) Godset överlämnas till en myndighet som har hand om frågor om tullar eller andra införselavgifter i en sådan tjänste- eller lagerlokal som används av myndigheten och som inte står under transportörens uppsikt,

b) Godset läggs upp till förvaring hos transportören eller lämnas till en speditör eller ett allmänt lager för förvaring.

§ 3 Sedan godset har kommit fram till platsen för utlämning, kan mottagaren fordra att transportören lämnar ut fraktsedeln och godset till honom. Om förlust av godset har fastställts eller om godset inte har kommit fram vid utgången av den frist som avses i artikel 29 § 1, kan mottagaren i eget namn göra sina rättigheter på grund av transportavtalet gällande gentemot transportören.

§ 4 Den som har rätt till godset kan 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 I övrigt skall utlämningen av gods ske enligt de föreskrifter som gäller på utlämningsplatsen.

§ 6 Om godset har levererats utan att efterkravsbeloppet dessförinnan har betalats, skall transportören vara skyldig att ersätta avsändaren, dock högst med efterkravets belopp, men utan inskränkning i hans rätt till återkrav gentemot mottagaren.

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 skall

- a) stoppa transporten av godset,
- b) skjuta upp utlämningen av godset,
- c) lämna ut godset till en annan mottagare än den som anges i fraktsedeln,
- d) lämna ut godset på en annan plats än den som anges i fraktsedeln.

§ 2 Avsändarens rätt att ändra transportavtalet upphör, även om han innehar fraktsedelsdubblen, när mottagaren har

- a) övertagit fraktsedeln,
- b) tagit emot godset,
- c) gjort sina rättigheter gällande enligt artikel 17 § 3,
- d) blivit berättigad, enligt § 3, att ändra transportavtalet; från denna tidpunkt åligger det transportören att följa mottagarens anvisningar.

§ 3 Mottagaren skall ha rätt att ändra transportavtalet när fraktsedeln har upprättats, om inte avsändaren har angett något annat i fraktsedeln.

§ 4 Mottagarens rätt att ändra transportavtalet upphör när han har

- a) övertagit fraktsedeln,
- b) tagit emot godset,
- c) gjort sina rättigheter gällande enligt artikel 17 § 3,
- d) givit anvisningar enligt § 5 om att godset skall lämnas ut till en annan person och när denna person har gjort sina rättigheter gällande enligt artikel 17 § 3.

§ 5 Om mottagaren har givit anvisningar om att godset skall lämnas ut till en annan person, har denna person inte rätt att ändra transportavtalet.

Artikel 19

Utövande av förfoganderätten

§ 1 När avsändaren eller, i det fall som avses i artikel 18 § 3, mottagaren vill ändra transportavtalet i efterhand, skall han för transportören lägga fram den fraktsedelsdubblen i vilken ändringarna skall göras.

§ 2 Avsändaren eller, i det fall som avses i artikel 18 § 3, mottagaren skall gottgöra transportören för de kostnader och den skada som det innebär att göra ändringarna i efterhand.

§ 3 Det skall vara möjligt, tillåtet och rimligt att kräva att ändringarna görs i efterhand när anvisningarna når den som skall göra ändringarna och det 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, skall han omedelbart underrätta den person som anvisningarna härrör från.

§ 6 Vid fel eller försummelse från transportörens sida skall denne vara ansvarig för följderna av att en ändring i efterhand inte görs eller görs bristfälligt. Ett 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, skall han vara ansvarig för den skada som mottagaren lider om fraktsedelsdubblen har överlämnats till denne. Ett eventuellt skadestånd får dock inte överstiga vad som skulle ha betalats vid förlust av godset.

Artikel 20

Transporthinder

§ 1 Vid transporthinder skall transportören bestämma om det är lämpligare att den själv väljer en annan transportväg för godset eller om den med tanke på den person som har rätt till godset skall begära anvisningar från denne, och därvid ge honom alla användbara upplysningar som transportören har tillgång till.

§ 2 Om det inte är möjligt att fortsätta transporten, skall transportören begära anvisningar av den som har rätt att förfoga över godset. Om transportören inte kan få anvisningarna i tid, skall han vidta de åtgärder som han anser vara mest fördelaktiga för den som har rätt att förfoga över godset.

Artikel 21

Utlämningshinder

§ 1 Om det föreligger hinder för godsets utlämning, skall transportören omedelbart underrätta avsändaren och begära anvisningar från denne, utom om avsändaren i fraktsedeln har begärt att godset utan vidare skall återsändas till honom om hinder för utlämning uppstår.

§ 2 Om hindret för utlämningen upphör innan avsändarens anvisningar har nått transportören, skall godset lämnas ut till mottagaren. Avsändaren skall omedelbart underrättas om detta.

§ 3 Om mottagaren vägrar att ta emot godset, skall avsändaren ha rätt att ge anvisningar, även om han inte kan visa upp fraktsedelsdubblen.

§ 4 Om utlämningshindret uppstår efter det att mottagaren har ändrat transportavtalet enligt artikel 18 §§ 3–5, skall transportören underrätta mottagaren.

Artikel 22

Följder av transporthinder och utlämningshinder

§ 1 Transportören skall ha rätt till återbetalning av kostnader som uppkommit på grund av

- a) hans begäran om anvisningar,
- b) genomförandet av erhållna anvisningar,

c) att de begärda anvisningarna inte når honom eller inte når honom i tid,

d) att han har fattat ett beslut enligt artikel 20 § 1 utan att ha begärt anvisningar,

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 skall ha rätt till de leveransfrister som gäller för denna sträcka.

§ 2 I de fall som avses i artikel 20 § 2 och i artikel 21 § 1 får transportören omedelbart lossa godset på bekostnad av den som har rätt till godset. Efter denna lossning skall transporten anses vara avslutad. Transportören skall då ta hand om godset för den berättigades räkning. Han får dock anförtro godset till en annan person och skall då endast vara ansvarig för att vara om-dömesgill i sitt val av denna person.

§ 3 Transportören får låta godset gå till försäljning utan att vänta på anvisningar från den som har rätt till godset när det är berättigat 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 har fått andra anvisningar från den som har rätt till godset och som det är skäligt att kräva att han skall utföra.

§ 4 Om godset har sålts skall försäljningsbeloppet efter avdrag för de avgifter som har påförts godset ställas till den berättigades förfogande. Om försäljningsbeloppet understiger dessa avgifter, skall avsändaren betala mellanskillnaden.

§ 5 I händelse av försäljning skall förfarandet bestämmas av de lagar och bestämmelser som gäller på den plats där godset finns, eller av praxis på denna plats.

§ 6 Om avsändaren vid transporthinder eller utlämningshinder inte lämnar anvisningar inom rimlig tid och om transporthindret eller utlämningshindret inte kan undanröjas enligt §§ 2 och 3, får transportören återsända godset till avsändaren eller, om det är berättigat, förstöra det på dennes bekostnad.

Avdelning III Ansvarighet

Artikel 23 Förutsättningarna för ansvarighet

§ 1 Transportören skall 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 den skada som uppkommer till följd av att leveransfristen överskrids, oavsett vilken järnvägsinfrastruktur som används.

§ 2 Transportören skall vara fri från denna ansvarighet om 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 eller förebygga följderna av.

§ 3 Transportören skall vara fri från denna ansvarighet om förlusten eller skadan härrör från en sådan särskild risk som är förbunden med ett eller flera av följande förhållanden:

- 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 uppkommer på godset till följd av atmosfärisk inverkan skall gods som lastats på fristående lastbärare och slutna vägfordon som transporteras på vagnar inte anses vara transporterade i öppna vagnar. Om avsändaren för transport av gods i öppna vagnar använder presenning som täckning, skall transportören ha samma ansvarighet som den som åligger honom vid transport i öppna vagnar som inte är täckta med presenning, även om det är fråga om gods som enligt de allmänna transportreglerna inte transporteras i öppna vagnar.
- 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) Godset har lastats av avsändaren eller lossats av mottagaren.
- 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) Godset har betecknats eller numrerats otydligt, oriktigt eller ofullständigt.
- f) Transport av levande 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 skall 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.

Artikel 24

Ansvarighet vid transport av järnvägsfordon som gods

§ 1 Vid transport av järnvägsfordon som rullar på egna hjul och som lämnas till transport som gods skall transportören vara ansvarig för den 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 den skada som uppkommer till följd av att leveransfristen överskrids, om han inte kan visa att skadan inte har uppkommit genom fel eller försummelse från hans sida.

§ 2 Transportören skall 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

Beviskyldighet

§ 1 Det skall ankomma på transportören att visa att förlusten, skadan eller 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, skall det antas att förlusten eller skadan är en följd av denna risk eller dessa risker. Den som kräver ersättning får dock visa 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, skall 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 skall varje transportör vara ansvarig för transporten under hela transportsträckan till dess att godset har lämnats ut.

Artikel 27

Undertransportör

§ 1 När en transportör helt eller delvis har anförtrott transporten till en undertransportör, oavsett om det sker i enlighet med en möjlighet den har enligt transportavtalet, skall transportören ändå vara ansvarig för hela transporten.

§ 2 Alla bestämmelser i dessa enhetliga rättsregler som rör transportörens ansvarighet skall även tillämpas på undertransportörens ansvarighet för den transport den utför. Artiklarna 36 och 41 skall tillämpas när talan förs mot de anställda eller de andra personer vars tjänster undertransportören anlitar för att genomföra transporten.

§ 3 Varje särskild överenskommelse genom vilken transportören åtar sig förpliktelser som inte krävs enligt dessa enhetliga rättsregler eller avstår från rättigheter den har enligt dessa enhetliga rättsregler skall inte gälla gentemot en undertransportör som inte uttryckligen och skriftligen har godtagit den. Oavsett om undertransportören har godtagit denna överenskommelse eller inte, skall transportören ändå vara bunden av de skyldigheter eller avståenden som följer av den nämnda särskilda överenskommelsen.

§ 4 När och i den mån både transportören och undertransportören är ansvariga skall ansvarigheten vara solidarisk.

§ 5 Det sammanlagda ersättningsbelopp som skall betalas av transportören, undertransportören samt deras anställda och andra personer vars tjänster de anlitar för att genomföra transporten, skall inte överstiga de gränser som anges i dessa enhetliga rättsregler.

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

Artikel 28

Antagande om skada vid nyinlämning

§ 1 När en försändelse som har transporterats enligt dessa enhetliga rättsregler har nyinlämnats enligt samma rättsregler och en partiell förlust eller en skada har fastställts efter nyinlämningen, skall det antas att förlusten eller skadan har uppstått under den tid då det senaste transportavtalet fullgjordes, om försändelsen hela tiden har varit i transportörens vård och den har nyinlämnats sådan den kom fram till nyinlämningsplatsen.

§ 2 Ett sådant antagande skall även gälla när transportavtalet före nyinlämningen inte omfattades av dessa enhetliga rättsregler, om dessa regler hade varit tillämpliga vid en genomgående transport mellan den första avsändningsplatsen och den slutliga bestämmelseplatsen.

§ 3 Ett sådant antagande skall 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 sändningar 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 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 skall underrättas omedelbart om godset kommer till rätta inom ett år efter det att ersättning har utbetalats. Transportören skall 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 skall 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 betalades ut, får transportören förfoga över godset enligt gällande lagar och bestämmelser på den plats där godset finns.

Artikel 30

Ersättning vid förlust

§ 1 För gods som har gått förlorat helt eller delvis skall transportören betala skadestånd 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.

§ 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 fristående lastbärare, eller lösa delar till dessa, skall ersättningen vara begränsad uteslutande till fordonets eller den fristående lastbärarens eller deras lösa delars gängse värde vid den tidpunkt och på den plats där förlusten skedde. Om det är omöjligt att fastställa tidpunkt och plats för förlusten, skall ersättningen vara begränsad till det gängse värdet på avsändningsorten vid den tidpunkt då fordonet togs emot.

§ 4 Transportören skall dessutom betala tillbaka transportavgiften, erlagda 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

Ansvarighet för viktförlust vid transport

§ 1 I fråga om gods som till följd av sin beskaffenhet vanligen förlorar vikt på grund av själva transporten, skall transportören, oberoende av den tillryggalagda transportsträckan, endast ansvara för den del av viktförlusten som överstiger följande procentsatser:

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 ansvarigheten som anges i § 1, om det visas att viktförlusten med hänsyn till omständigheterna inte beror på de orsaker som gör att en viss viktförlust godtas.

§ 3 När flera kollin transporteras enligt samma fraktsedel, skall viktförlusten vid transport beräknas för varje kולי 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, skall avdrag inte göras för viktförlust vid transport vid beräkning av ersättningen.

§ 5 Denna artikel innebär inte någon inskränkning i tillämpningen av artiklarna 23 och 25.

Artikel 32

Ersättning vid skada

§ 1 När gods har skadats skall transportören betala ett belopp som svarar mot minskningen av godsets värde, men inte ytterligare skadestånd. Beloppet skall 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 Ersättningen skall inte överstiga

a) det belopp som skulle ha betalats om försändelsen hade gått helt förlorad,

b) det belopp som skulle ha betalats om den del av försändelsen som minskat i värde hade gått förlorad.

§ 3 Vid förlust av ett järnvägsfordon som rullar på egna hjul och som lämnas till transport som gods, eller av en fristående lastbärare, eller lösa delar till dessa, skall ersättning endast betalas för reparationskostnaden, men inte ytterligare skadestånd. Ersättningen skall inte överstiga det belopp som skall betalas om varan har gått förlorad.

§ 4 Transportören skall dessutom, 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, skall transportören betala skadestånd, som inte får överskrida ett belopp som motsvarar fyra gånger transportavgiften.

§ 2 Om godset har gått helt förlorat, skall ersättning inte betalas enligt § 1 vid sidan av 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, skall ersättning enligt § 1 i förekommande fall betalas vid sidan av 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 överenskommelse, kan andra former av skadestånd än dem som anges i § 1 överenskommas. Om de leveransfrister som anges i artikel 16 §§ 2–4 i så fall har överskridits, kan den skadelidande begära antingen ersättning enligt den ovannämnda överenskommelsen eller enligt §§ 1–5.

Artikel 34

Ersättning när det finns en värdedeklaration

Avsändaren och transportören kan komma överens om att avsändaren i fraktsedeln skall deklarerat ett värde på godset som överstiger den gräns som anges i artikel 30 § 2. I så fall skall det deklarerade värdet ersätta denna gräns.

Artikel 35

Ersättning vid leveransintresse

Avsändaren och transportören kan komma överens om att avsändaren i fraktsedeln skall 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 artikel 15 § 3, artikel 19 §§ 6 och 7 samt artiklarna 30 och 32–35 skall inte tillämpas om det visas att skadan beror på en handling eller en underlåtenhet som transportören har gjort sig skyldig till, antingen uppsåtligt eller av oaktsamhet och i medvetande om att en sådan skada troligen skulle bli följd.

Artikel 37

Omräkning och ränta

§ 1 När beräkningen av ersättningen medför omräkning av belopp som uttryckts i utländsk valuta, skall omräkningen göras enligt kursen på den plats där och vid den tidpunkt då ersättningen betalas.

§ 2 Den skadelidande får kräva ränta på ersättningsbeloppet med fem procent per år från och med den dag då krav framställdes enligt artikel 43 eller, om något sådant krav inte framställdes, från och med den dag då talan väcktes vid domstol.

§ 3 Om den skadelidande inte inom en skälig frist som har fastställts för honom till transportören överlämnar de handlingar som den behöver för att kunna slutföra behandlingen av hans krav, skall inte ränta betalas för tiden från det att fristen går ut till dess att handlingarna överlämnas.

Artikel 38

Ansvarighet vid järnvägs- och sjötrafik

§ 1 Vid transport i kombinerad järnvägs- och sjötrafik på de linjer som avses i artikel 24 § 1 i själva fördraget får varje stat, genom att begära att en uppgift om detta skall tas med i listan över linjer som omfattas av de enhetliga rättsreglerna, till de grunder för befrielse från ansvarighet 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 annan person i hans tjänst.

b) Räddning av eller försök till räddning av liv eller egendom till sjöss.

c) Lastning av godset på däck, om denna lastning har skett enligt ett medgivande av avsändaren i fraktsedeln och godset inte befordras i järnvägsvagn.

d) Fara, våda eller olycka till sjöss eller i andra farvatten.

§ 2 Transportören får åberopa de grunder för befrielse från ansvarighet som anges i § 1 endast om han visar att förlusten, skadan eller överskridandet 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 ansvarighet som anges i § 1, skall han dock vara ansvarig om den skadelidande visar att förlusten, skadan eller överskridandet av leveransfristen beror på fel eller försummelse av transportören, befälhavaren, besättningen, lotsen eller någon annan person i transportörens tjänst.

§ 4 När en och samma sjösträcka trafikeras av flera företag som är införda i den lista som nämns i 24 § 1 i själva fördraget, skall för den sträckan samma ansvarighetsregler gälla för alla företagen. När dessa företag har införts i listan på begäran av flera medlemsstater, skall frågan om vilka ansvarighetsregler som skall gälla dessförinnan ha reglerats i en överenskommelse mellan dessa stater.

§ 5 Generalsekreteraren skall underrättas om de åtgärder som vidtas i enlighet med §§ 1 och 4. Åtgärderna får rättsverkan tidigast efter utgången av en period om 30 dagar från den dag då generalsekreteraren underrättade övriga stater om åtgärderna.

Artikel 39

Ansvarighet vid atomolycka

Transportören skall vara fri från den ansvarighet som åligger den enligt 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.

Artikel 40

Personer som transportören ansvarar för

Transportören skall vara ansvarig för sin personal och för andra personer vars tjänster han anlitar för genomförandet av transporten när denna personal eller dessa andra personer handlar under fullgörande av sina uppgifter. Förvaltarna av den järnvägsinfrastruktur på vilken transporten utförs skall anses som personer som transportören anlitar för genomförandet 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 skall även gälla i fråga om anspråk mot personal och andra personer som transportören svarar 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, skall transportören genast och om möjligt i dennes närvaro upprätta en rapport i vilken, beroende på skadans art, anges godsets tillstånd och vikt samt, så långt möjligt, skadans omfattning, dess orsak och tidpunkten då den inträffade.

§ 2 En kopia av rapporten skall 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 fastställs av en sakkunnig, som utses av avtalsparterna eller på rättslig väg. I fråga om förfarandet skall bestämmelserna i den stat där utredningen äger rum gälla.

Artikel 43

Ersättningsanspråk

§ 1 Anspråk med anledning av ett transportavtal skall framställas skriftligen till den transportör mot vilken talan kan väckas.

§ 2 Behörighet att framställa anspråk skall den ha som är behörig att föra talan mot transportören.

§ 3 När avsändaren framställer anspråk skall han visa upp fraktsedelsdubblen. Kan han inte det, skall han visa att mottagaren har lämnat sitt medgivande eller att denne har vägrat att ta emot godset.

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

§ 5 Fraktsedeln, fraktsedelsdubblen och andra handlingar som den som framställer anspråk önskar foga till framställningen skall inges i original eller kopia, som skall vara vederbörligen bestyrkt om transportören begär det.

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

Artikel 44

Behörighet att föra talan mot transportör

§ 1 Om inte annat sägs i §§ 3 och 4 får talan som grundas på transportavtalet föras av

a) avsändaren till dess mottagaren har

1. övertagit fraktsedeln,
2. tagit emot godset, eller
3. gjort sina rättigheter gällande enligt artikel 17 § 3 eller artikel 18 § 3,

b) mottagaren från det att han har

1. övertagit fraktsedeln,
2. tagit emot godset, eller
3. gjort sina rättigheter gällande enligt artikel 17 § 3 eller artikel 18 § 3.

§ 2 Mottagarens rätt att föra talan skall upphöra när den person som mottagaren har utsett enligt artikel 18 § 5 har övertagit fraktsedeln, tagit emot godset eller gjort sina rättigheter gällande med stöd av artikel 17 § 3.

§ 3 Talan om återbetalning av ett belopp som har betalats på grund av transportavtalet får föras endast av den som har erlagt betalningen.

§ 4 Talan om efterkrav får föras endast av avsändaren.

§ 5 För att få föra talan skall avsändaren vara skyldig att visa upp fraktsedelsdubblen. Om han inte gör det, skall han visa att mottagaren har lämnat sitt medgivande eller att denne har vägrat att ta emot godset. Avsändaren skall vid behov kunna bevisa att fraktsedeln saknas eller har gått förlorad.

§ 6 För att få föra talan skall mottagaren vara skyldig att visa upp fraktsedeln, om den har lämnats till honom.

Artikel 45

Transportörer mot vilka talan får föras

§ 1 Om inte annat sägs i §§ 3 och 4 får talan som grundas på transportavtalet föras endast mot den första eller den sista transportören eller mot den som genomförde den del av transporten under vilken den omständighet inträffade som talan grundas på.

§ 2 När, i fråga om transporter som genomförs av efterföljande transportörer, den transportör som skall lämna ut godset med sitt medgivande är inskriven i fraktsedeln, får talan föras mot denne enligt § 1, även om han varken har mottagit godset eller fraktsedeln.

§ 3 Talan om återbetalning av ett belopp som har betalats på grund av transportavtalet får föras mot den transportör som har tagit emot detta belopp eller mot den transportör för vars räkning det har tagits emot.

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

§ 5 Som genkäromål eller kvittningsinvändning får talan föras mot en annan transportör än dem som avses i §§ 1–4, om talan grundas på samma transportavtal som huvudyrkandet i målet.

§ 6 I den mån dessa enhetliga rättsregler skall tillämpas på undertransportören, får talan föras även mot denne.

§ 7 Om käranden har rätt att välja mellan flera transportörer, skall hans valrätt upphöra när talan väcks mot någon av dessa; detta skall också gälla om käranden har rätt att välja mellan en eller flera transportörer och en undertransportör.

Artikel 46 Forum

§ 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 område

a) svaranden har sin hemvist eller vanliga uppehållsort, sitt huvudkontor eller den filial eller agentur som har ingått transportavtalet, eller

b) den plats där godset togs emot eller där godset skulle ha lämnats ut är belägen.

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 avkunnats i ett sådant mål vid en sådan domstol, får inte ny talan föras av samma anledning mellan samma parter om inte avgörandet vid den domstol där den första talan fördes kan verkställas i den stat där den nya talan förs.

Artikel 47 Förlust av rätten att föra talan

§ 1 När den som har rätt till ersättning tar emot godset, skall 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 Talerätten skall dock inte upphöra

a) vid delförlust eller skada, om

1. förlusten eller skadan har fastställts enligt artikel 42 innan den berättigade tog emot godset,
2. fastställelse som borde ha gjorts enligt artikel 42 har underlåtitts enbart på grund av fel eller försummelse från transportörens sida,

b) vid skada som inte kan upptäckas utifrån och som har fastställts först efter det att den berättigade tagit emot godset, om han

1. begär fastställelse enligt artikel 42 genast efter det att skadan upptäcktes och senast sju dagar efter det att godset togs emot, och
2. dessutom styrker att skadan har uppkommit under tiden från det att godset togs emot och till dess att det lämnades ut,

c) vid överskridande av leveransfristen, om den berättigade inom 60 dagar har gjort sin rätt gällande hos någon av de transportörer som anges i artikel 45 § 1,

d) om den berättigade visar att skadan har orsakats genom en handling eller en underlåtenhet som transportören har gjort sig skyldig till, antingen uppsåtligen eller av oaktsamhet och i medvetande om att en sådan skada troligen skulle bli följd.

§ 3 Om godset har nyinlämnats i enlighet med artikel 28 skall talerätten vid delförlust eller skada med anledning av de föregående transportavtalen upphöra som om det gällde ett enda avtal.

Artikel 48 Preskription

§ 1 Fordringar på grund av ett transportavtal skall preskriberas efter ett år. Preskriptionstiden skall dock vara två år i fråga om en fordran som

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 beror på en handling eller en underlåtenhet som transportören har gjort sig skyldig till, antingen uppsåtligen eller av oaktsamhet och i medvetande om att en sådan skada troligen skulle bli följd,

d) grundas på något av de transportavtal som har föregått nyinlämningen enligt artikel 28.

§ 2 Preskriptionstiden skall räknas ifråga om

a) fordran på ersättning för totalförlust: från den trettionde dagen efter utgången av leveransfristen,

b) fordran på ersättning för delförlust, skada eller överskridande av leveransfristen: från dagen för utlämningen,

c) fordran i andra fall: från den dag då fordringen kan göras gällande.

I preskriptionstiden skall inte den dag som anges som begynnelse­dag inräknas.

§ 3 Om ett ersättningsanspråk framställs skriftligen enligt artikel 43, skall det göras uppehåll i preskriptionstiden till den dag då transportören skriftligen avslår ersättningsanspråket och återställer handlingarna. Medges ersättningsanspråket delvis, skall 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 skall åvila den part som påstår att så har skett. Ett förnyat ersättningsanspråk som avser samma sak skall inte medföra uppehåll i preskriptionstiden.

§ 4 En preskriberad fordran får inte göras gällande ens genom genkärsmål eller yrkande om kvittning.

§ 5 I övrigt skall 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 uppburit betalning för avgifter eller andra fordringar enligt transportavtalet, eller som borde ha uppburit betalning för dessa avgifter eller andra fordringar, skall vara skyldig att till de berörda transportörerna betala de andelar som tillkommer dem. Betalningssättet skall bestämmas genom överenskommelse mellan transportörerna.

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

Artikel 50

Rätt till återkrav

§ 1 Om en transportör har betalat ersättning enligt dessa enhetliga rättsregler, skall den gentemot de transportörer som har deltagit i transporten ha rätt till återkrav enligt följande bestämmelser:

a) Den transportör som har orsakat skadan skall vara ensam ansvarig för den.

b) Om skadan har orsakats av flera transportörer, skall var och en av dem svara för den del av skadan som den transportören har orsakat. Om en sådan uppdelning inte är möjlig, skall ersättningsskyldigheten fördelas mellan transportörerna enligt c.

c) Om det inte kan visas vilken av transportörerna som har orsakat skadan, skall ersättningsskyldigheten fördelas mellan alla transportörer som har deltagit i transporten, med undantag av dem som visar att skadan inte har orsakats av dem. Fördelningen skall ske i förhållande till deras respektive andelar av transportavgiften.

§ 2 Om någon av transportörerna är på obestånd, skall det som den transportören inte betalar av sin andel fördelas mellan de övriga transportörer som har deltagit i transporten i förhållande till deras respektive andelar av transportavgiften.

Artikel 51

Förfarandet i mål om återkrav

§ 1 En transportör mot vilken återkrav riktas enligt artikel 50 får inte bestrida det befogade i en betalning som den återkravssökande transportören har gjort, om ersättningsbeloppet har fastställts av domstol och den transportör mot vilken återkravet riktas har blivit vederbörligen underrättad om stämningsansökan och beretts tillfälle att inträda som intervenient i målet. Domstolen i huvudmålet skall fastställa de frister inom vilka underrättelsen och ansökan om intervention skall göras.

§ 2 Den transportör som utövar sin rätt till återkrav skall i en och samma rättegång framföra sina anspråk mot samtliga transportörer med vilka den inte har gjort upp i godo. I annat fall skall den förlora rätten till återkrav mot de transportörer som inte har stämts in.

§ 3 Domstolen skall meddela en enda dom i fråga om alla återkrav som den handlägger.

§ 4 Den transportör som önskar göra sin rätt till återkrav gällande, får föra talan vid domstolarna i den stat på vars område någon av de transportörer som deltagit i transporten har sitt huvudkontor eller den filial eller agentur som ingått transportavtalet.

§ 5 Om käromålet avser flera transportörer, får den transportör som utövar rätten till återkrav välja mellan de domstolar som är behöriga enligt § 4.

§ 6 Återkrav får inte handläggas gemensamt med skadeståndskrav som har väckts på grund av transportavtalet.

Artikel 52

Överenskommelser i fråga om återkrav

Transportörerna skall vara fria att sinsemellan komma överens om bestämmelser som avviker från artiklarna 49 och 50.

RID

Reglemente om internationell järnvägstransport av farligt gods (Bihang C till fördraget)

- Artikel 1 Tillämpningsområde
- Artikel 2 Undantag
- Artikel 3 Inskränkningar
- Artikel 4 Andra bestämmelser
- Artikel 5 Tillåtna tågtyper. Transport som handresgods, inskrivet resgods eller i motorfordon
- Artikel 6 Bilaga

Artikel 1
Tillämpningsområde

§ 1 Detta reglemente skall tillämpas

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

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

Artikel 2
Undantag

Detta reglemente skall inte tillämpas, helt eller delvis, på transport av farligt gods som är undantaget enligt bilagan. Undantag får endast göras när det undantagna godsets mängd, beskaffenhet eller förpackning utgör garanti för en säker transport.

Artikel 3
Inskränkningar

Varje medlemsstat skall behålla sin rätt att av andra skäl än säkerhet under transporten reglera eller förbjuda internationell transport av farligt gods på sitt område.

Artikel 4
Andra bestämmelser

För transporter som omfattas av detta reglemente skall nationella eller internationella bestämmelser som är allmänt tillämpliga på järnvägstransport av gods fortsätta att gälla.

Artikel 5

Tillåtna tågtyper. Transport som handbagage, inskrivet resgods eller i motorfordon

§ 1 Farligt gods får endast transporteras på godståg, utom

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) farligt gods som enligt de särskilda villkoren i bilagan transporteras som handresgods, inskrivet resgods eller i eller på motorfordon enligt artikel 12 i de enhetliga rättsreglerna CIV.

§ 2 En resande får inte ta med sig farligt gods som handbagage eller avsända det som inskrivet resgods på motorfordon om det inte uppfyller de särskilda villkoren i bilagan.

Artikel 6

Bilaga

Bilagan skall 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 kommer att ha fastställt när protokollet av den 3 juni 1999 om ändring av fördraget om internationell järnvägstrafik (COTIF) av den 9 maj 1980 träder i kraft.

Kapitel 1.3

Utbildning av personer som är delaktiga vid transport av farligt gods

1.3.1 Tillämpningsområde

De personer som är sysselsatta hos delaktiga enligt 1.4, och vars arbetsområde omfattar transport av farligt gods, skall få utbildning i de krav som transport av farligt gods ställer på deras arbets- och ansvarsområde.

Anm För utbildning av säkerhetsrådgivare, se 1.8.3.

1.3.2 Utbildningens uppläggning

Allt efter ansvar och uppgifter hos vederbörande skall utbildningen genomföras på följande sätt:

1.3.2.1 Allmän utbildning

Personalen skall vara förtrogen med de allmänna villkoren i bestämmelserna för transport av farligt gods.

1.3.2.2 Funktionsspecifik utbildning

Personalen skall få detaljerad utbildning om de bestämmelser som reglerar transport av farligt gods, motsvarande deras uppgifter och ansvar.

I de fall när transporten av farligt gods omfattar flera transportslag skall personalen utbildas om de bestämmelser som gäller för andra transportslag.

1.3.2.3 Säkerhetsutbildning

I motsvarighet till de möjliga riskerna för skador till följd av tillbud vid transport av farligt gods och dess lastning och lossning skall personalen få utbildning om de risker och faror som farligt gods kan medföra.

Utbildningens mål skall vara att ge personalen kännedom om säker hantering och nödåtgärder.

1.3.2.4 Utbildning om klass 7

För klass 7 skall personal få lämplig utbildning om strålningsfaran och de försiktighetsåtgärder som skall vidtas, för att säkerställa att exponeringen begränsas för den och för andra personer som kan vara berörda genom sin verksamhet.

1.3.3 Dokumentation

En detaljerad beskrivning av all genomförd utbildning skall arkiveras såväl av arbetsgivaren som av arbetstagaren och genomgås då en ny anställning börjar. För att ta hänsyn till ändrade bestämmelser skall utbildningen regelbundet kompletteras med uppdateringskurser.

Kapitel 1.4

Säkerhetsåligganden hos delaktiga

1.4.1 Säkerhetsåtgärder

1.4.1.1 De som är delaktiga i transport av farligt gods skall vidta nödvändiga åtgärder, allt efter arten och omfattningen av de faror som kan förutses, för att förhindra skador och för att begränsa en eventuell skada så långt möjligt. De skall under alla omständigheter uppfylla de bestämmelser i RID som gäller för dem.

1.4.1.2 Delaktiga skall i händelse av en möjlig förestående fara för den allmänna säkerheten utan dröjsmål meddela räddnings- och säkerhetsorgan och förse dem med den information som behövs för insatsen.

1.4.1.3 RID får närmare föreskriva vissa åligganden för delaktiga.

Under förutsättning att de i 1.4.2 och 1.4.3 beskrivna åliggandena uppfylls får en medlemsstat i sin nationella lagstiftning överföra en utsedd delaktigs åligganden till en eller flera andra delaktiga, om den bedömer att detta inte medför någon minskning av säkerhetsnivån. Dessa avvikelser skall meddelas av medlemsstaten till centralkontoret, så att de delges andra medlemsstater för kännedom.

Bestämmelserna i 1.2.1, 1.4.2 och 1.4.3 om definition av delaktiga och deras åligganden berör inte bestämmelserna i landets lagstiftning beträffande rättsliga påföljder (straffbarhet, häktning osv) som kommer av att den aktuella delaktige är t ex juridisk person, fysisk person, för egen räkning verksam person, arbetsgivare eller person med anställningsförhållande.

1.4.2 Huvuddelaktigas åligganden

1.4.2.1 Avsändare

1.4.2.1.1 Avsändaren av farligt gods har skyldighet att överlämna en sändning till transport som uppfyller bestämmelserna i RID. Inom ramen för 1.4.1 skall han särskilt:

- a) försäkra sig om att det farliga godset är klassificerat enligt RID och tillåtet för transport,
- b) överlämna till transportören erforderliga uppgifter och information och eventuellt erforderliga fraktsedlar och följesedlar (tillstånd, godkännanden, upplysningar, intyg osv) med hänsyn tagen särskilt till bestämmelserna i 5.4 och tabellerna i del 3,
- c) använda endast förpackningar, storförpackningar, IBC-behållare och tankar (cisternvagnar, batterivagnar, vagnar med avmonterbar tank, tankcontainrar eller MEG-containrar), vilka är godkända och lämpliga för transport av farligt gods samt försedda med den märkning som föreskrivs i RID,
- d) uppfylla bestämmelser om distributionssätt och inskränkningar i behandlingen,
- e) se till att även tömda, ej rengjorda och ej avgasade tankar (cisternvagnar, batterivagnar, vagnar med avmonterbar tank, tankcontainrar eller MEG-containrar) eller tömda, ej rengjorda vagnar, storcontainrar och småcontainrar för transport i bulk är korrekt märkta och etiketterade, och att tömda, ej rengjorda tankar är lika väl förslutna och täta som i fyllt tillstånd.

1.4.2.1.2 Tar avsändaren tjänster från andra delaktiga (förpackare, lastare, fyllare osv) i anspråk, skall han vidta lämpliga åtgärder för att säkerställa att sändningen uppfyller bestämmelserna i RID. Han kan dock i fall som anges i 1.4.2.1.1 a), b), c) och e) förlita sig på de upplysningar och uppgifter som ställts till hans förfogande av andra delaktiga.

1.4.2.1.3 Om avsändaren handlar på tredje parts uppdrag så skall denne skriftligen informera avsändaren om det farliga godset och ställa de uppgifter och handlingar till förfogande som avsändaren behöver för att fullgöra sina åtaganden.

1.4.2.2 Transportör

1.4.2.2.1 Inom ramen för 1.4.1 skall transportören som vid avsändningsstället övertar det farliga godset genom representativa stickprov särskilt:

- a) kontrollera om det farliga gods som skall transporteras är tillåtet för transport enligt RID,
- b) försäkra sig om att föreskrivna underlag bifogats transportdokumentet och skickas vidare,
- c) genom en visuell kontroll försäkra sig om att vagnar och last inte uppvisar några synliga brister, otätheter eller sprickor, att inga utrustningsdetaljer fattas osv,
- d) försäkra sig om att datum för nästa kontroll av cisternvagnar, batterivagnar, vagnar med avmonterbar tank, UN-tankar, tankcontainrar eller MEG-containrar inte har överskridits,

- e) kontrollera att vagnarna inte är överlastade,
- f) försäkra sig om att för vagnarna föreskrivna etiketter och märkningar är påsatta.

Detta skall genomföras på grundval av transportdokument och följesedlar genom visuell kontroll av vagnen eller containern och i förekommande fall lasten.

Bestämmelserna i detta stycke räknas som uppfyllda vid tillämpning av UIC normblad 471-3, punkt 5.

1.4.2.2.2 Transportören kan dock i fall som anges i 1.4.2.2.1 a), b), e) och f) förlita sig på de upplysningar och uppgifter som ställts till hans förfogande av andra delaktiga.

1.4.2.2.3 Om transportören enligt 1.4.2.2.1 konstaterar en överträdelse av bestämmelserna i RID så får han inte transportera sändningen innan bestämmelserna uppfyllts.

1.4.2.2.4 Om under transporten en överträdelse konstateras, som kan inverka på transportsäkerheten så skall sändningen stoppas så fort som möjligt, med hänsyn tagen till trafiksäkerhetskrav, säker uppställning av sändningen och allmänhetens säkerhet.

Transporten får fortsätta först när bestämmelserna är uppfyllda. Myndighet som är behörig för resterande del av transporten kan ge tillstånd för fortsatt transport.

Kan bestämmelserna inte uppfyllas och om inget tillstånd ges för resterande del av transporten, skall behörig myndighet tillhandahålla nödvändig administrativ assistans åt transportören. Detta gäller också om transportören meddelar myndigheten att de farliga egenskaperna hos för transport överlämnat gods inte påpekats för honom, och att han på grundval av särskilt för transportavtalet gällande rätt önskar lossa, destruera eller oskadliggöra godset.

1.4.2.3 Mottagare

1.4.2.3.1 Mottagaren är ålagd att inte utan tvingande skäl fördröja mottagandet av godset och att efter lossningen kontrollera om de bestämmelser i RID som berör honom är uppfyllda.

Inom ramen för 1.4.1 skall han särskilt:

- a) i enligt RID angivna fall företa föreskriven rengöring och sanering av vagnar och containrar,
- b) tillse att ingen orangefärgad skyltning eller etikettering längre är synlig på fullständigt tömda och rengjorda, avgasade och sanerade vagnar och containrar.

En vagn eller container får inte återsändas eller återanvändas förrän ovan angivna bestämmelser är beaktade.

1.4.2.3.2 Tar mottagaren tjänster från andra delaktiga (lossnings- och rengöringspersonal, saneringsplats osv) i anspråk, skall han vidta lämpliga åtgärder för att säkerställa att sändningen uppfyller bestämmelserna i 1.4.2.3.1.

1.4.3 Andra delaktigas åligganden

Nedan anges exempel på andra delaktiga och deras åligganden. De andra delaktigas åligganden framgår av 1.4.1 ovan, såvida de vet eller borde veta att de utövar sina uppgifter inom ramen för en transport som omfattas av RID.

1.4.3.1 Lastare

1.4.3.1.1 Inom ramen för 1.4.1 har lastaren särskilt följande åligganden. Lastaren:

- a) får bara överlämna farligt gods till transportören om det enligt RID är tillåtet för transport,
- b) skall vid överlämnande av förpackat farligt gods eller ej rengjorda tömda förpackningar för transport kontrollera om förpackningen är skadad. Han får till transport överlämna ett kolli, vars förpackning är skadad, och i synnerhet otät så att farligt gods kommer ut eller kan komma ut, först när bristerna har eliminerats, detsamma gäller för tömda, ej rengjorda förpackningar,
- c) skall vid lastning av farligt gods i vagnar eller storcontainrar iaktta bestämmelserna för lastning och hantering,
- d) skall om han överlämnar farligt gods till transportören för direkt transport iaktta bestämmelserna om storetiketter och orangefärgad skyltning för vagnar och storcontainrar,
- e) skall vid lastning av kollin beakta samlastningsförbud, även med avseende på farligt gods som redan finns i vagnen eller containern, samt bestämmelser för separering av livsmedel, andra konsumtionsvaror och djurfoder.

1.4.3.1.2 Lastaren kan dock i fall som anges i 1.4.3.1.1 a), d) och e) förlita sig på de upplysningar och uppgifter som ställts till hans förfogande av andra delaktiga.

1.4.3.2 Förpackare

Inom ramen för 1.4.1 skall förpackaren särskilt iaktta:

- a) förpackningsbestämmelserna och bestämmelserna om samemballering, samt
- b) om han förbereder kollin för transport: bestämmelserna om märkning och etikettering av kollin.

1.4.3.3 Fyllare

Inom ramen för 1.4.1 har fyllaren särskilt följande åligganden. Fyllaren

- a) skall inför fyllning av tank förvissa sig om att tankar och deras utrustningsdetaljer är i tekniskt felfritt skick,
- b) skall förvissa sig om att för cisternvagnar, batterivagnar, vagnar med avmonterbar tank, UN-tankar, tankcontainrar och MEG-containrar datum för nästa kontroll inte har överskridits,
- c) får endast fylla tankar med för tanken ifråga tillåtet farligt gods,

- d) skall vid fyllning av tank iaktta bestämmelser avseende farligt gods i omedelbart angränsande tankfack,
- e) skall vid fyllning av tank hålla högsta tillåtna fyllnadsgrad eller högsta tillåtna fyllningsförhållande för godset,
- f) skall efter fyllning av tank kontrollera förslutningsanordningarnas täthet,
- g) skall se till att det inte sitter farliga rester av fyllnadsgodset utanpå de fyllda tankarna,
- h) skall när han förbereder farligt gods för transport tillse att föreskriven orangefärgad skyltning och storetiketter eller etiketter placerats enligt bestämmelserna på tankar, vagnar, storcontainrar och småcontainrar,
- i) skall före och efter fyllning av kondenserad gas i cisternvagnar iaktta de särskilda kontrollbestämmelser som gäller i detta fall.

1.4.3.4 Användare av tankcontainer eller UN-tank

Inom ramen för 1.4.1 skall användare av tankcontainer eller UN-tank särskilt tillse att

- a) bestämmelserna om konstruktion, utrustning, kontroll och märkning beaktas,
- b) underhåll av tankskal och deras tillbehör genomförs på ett sätt som säkerställer att tankcontainern eller UN-tanken under normala driftpåkänningar uppfyller bestämmelserna i RID fram till nästa kontrolltillfälle,
- c) en revisionskontroll genomförs närhelst säkerheten hos tankskalet eller dess tillbehör kan påverkas genom reparation, ombyggnad eller olycka.

1.4.3.5 Användare av cisternvagn

Inom ramen för 1.4.1 skall användare av cisternvagn särskilt tillse att

- a) bestämmelserna om konstruktion, utrustning, kontroll och märkning beaktas,
- b) underhåll av tankar och deras utrustning genomförs på ett sätt som säkerställer att cisternvagnen under normala driftpåkänningar uppfyller bestämmelserna i RID fram till nästa kontrolltillfälle,
- c) en extraordinär kontroll genomförs, närhelst säkerheten hos tankskalet eller dess utrustning kan påverkas genom reparation, ombyggnad eller olycka.

Kapitel 1.8

Åtgärder för kontroll och annat stöd för att uppfylla säkerhetsbestämmelserna

1.8.1 Myndighets kontroll av farligt gods

1.8.1.1 Medlemsstaternas behöriga myndigheter får på sitt territorium när som helst kontrollera på ort och ställe om bestämmelserna för transport av farligt gods har iakttagits.

Dessa kontroller skall dock genomföras utan fara för personer, egendom och miljö och utan påtaglig störning av järnvägstrafiken.

1.8.1.2 De som är delaktiga vid transport av farligt gods (kapitel 1.4) skall inom ramen för sina aktuella åligganden direkt ge behörig myndighet, och dem denna utser, de upplysningar som krävs för att genomföra kontroll.

1.8.1.3 Behörig myndighet får också för kontrolländamål företa besiktning i verksamheten hos företag som är delaktiga (kapitel 1.4) vid transport av farligt gods, gå igenom underlag och för provning ta ut prov av det farliga godset eller förpackningarna, i den mån detta inte utgör någon säkerhetsrisk. Delaktiga vid transport av farligt gods (kapitel 1.4) skall hålla vagnar, vagnsdetaljer samt utrustnings och tillbehör tillgängliga för kontrolländamål så långt detta är möjligt och rimligt. Behörig myndighet får, såvida det bedöms nödvändigt, utse en person i företaget som medföljer den behöriga myndighetens representant.

1.8.1.4 Konstaterar behörig myndighet att bestämmelserna i RID inte uppfylls, så får den förbjuda sändningen eller avbryta transporten, till dess att de konstaterade bristerna eliminerats, eller vidta andra lämpliga åtgärder. Stoppet kan ske på ort och ställe eller på en av myndigheten av säkerhetsskäl vald annan plats. Sådana åtgärder får inte otillbörligt störa järnvägstrafiken.

1.8.2 Myndighetssamråd

1.8.2.1 Medlemsstaterna skall assistera varandra vid genomförandet av RID.

1.8.2.2 Om det på en medlemsstats territorium uppstår en säkerhetsrisk, genom svåra eller upprepade regelöverträdelser av ett företag med säte på en annan medlemsstats territorium, så skall dessa överträdelser anmälas till den behöriga myndigheten i den medlemsstat, på vars territorium företaget har sitt säte. Behörig myndighet i den medlemsstat på vars territorium svåra eller upprepade regelöverträdelser har konstaterats får anhålla hos behörig myndighet i den medlemsstat på vars territorium företaget har sitt säte om att gentemot den eller de felanda ta till lämpliga åtgärder. Överförande av personanknutna uppgifter är endast tillåtet i den mån detta är nödvändigt för att beivra svåra eller upprepade överträdelser.

1.8.2.3 Den myndighet som fått sådan anhållan meddelar behörig myndighet i den medlemsstat, på vars territorium överträdelserna konstaterats, vilka åtgärder som i förekommande fall vidtagits gentemot företaget.

1.8.3 Säkerhetsrådgivare⁸⁾

1.8.3.1 Alla företag, vars verksamhet omfattar transport av farligt gods på järnväg eller med sådan transport sammanhängande lastning, lossning, fyllning eller förpackning skall utse en eller flera säkerhetsrådgivare för transport av farligt gods, vars uppgift består i att hjälpa till att förebygga de risker för personer, egendom och miljö som uppkommer genom sådan verksamhet.

1.8.3.2 Medlemsstaterna får bestämma att dessa bestämmelser inte gäller företag,

8) Bestämmelserna i 1.8.3 är tillämpliga endast om behöriga myndigheter i det land eller de länder, inför vilka de olika delaktiga i en transportkedja ansvarar, har vidtagit nödvändiga administrativa åtgärder för deras genomförande. Dessa åtgärder skall ha vidtagits så att 1.8.3 kan tillämpas senast från 1 januari 2003.

a) vars verksamhet omfattar transport av farligt gods med transportmedel som tillhör militären eller lyder under militärens ansvar, eller

b) vars verksamhet omfattar begränsade mängder per vagn, vilka ligger under de i 1.1.3.1, 2.2.7.1.2 och kapitel 3.3 och 3.4 angivna gränsvärdena, eller

c) vars huvud- eller biverksamhet inte består av transport av farligt gods eller med sådan transport sammanhängande lastning eller lossning, men som tillfälligtvis utför inrikes transport av farligt gods eller därmed sammanhängande lastning eller lossning med endast mycket liten fara eller miljörisk.

1.8.3.3 Säkerhetsrådgivare har väsentligen uppgiften under företagsledarens ansvar, att inom ramen för företagets verksamhet söka efter metoder och sätt och vidta åtgärder, som underlättar genomförandet av denna verksamhet under uppfyllande av gällande bestämmelser och under optimala säkerhetsförhållanden.

Säkerhetsrådgivarens uppgifter i samband med företagets verksamhet omfattar i synnerhet:

tillsyn av att bestämmelserna för transport av farligt gods iakttas,

rådgivning till företaget vid aktiviteter i samband med transport av farligt gods,

upprättande av årsrapport till företagsledningen eller i förekommande fall till en lokal myndighet om företagets verksamhet med avseende på transport av farligt gods. Rapporterna skall arkiveras i fem år och på anmodan uppvisas för nationell myndighet.

Därutöver omfattar säkerhetsrådgivarens uppgifter särskilt kontroll av nedanstående rutiner och metoder, med avseende på ifrågavarande verksamhet:

metoder med vilka iakttagande av bestämmelserna för identifiering av transporterat farligt gods säkerställs,

rutiner i företaget för att ta hänsyn till särskilda krav med avseende på transporterat farligt gods vid anskaffning av transportmedel,

metoder för kontroll av den materiel som används för transport av farligt gods eller för lastning och lossning,

tillräcklig utbildning av berörda arbetstagare i företaget och noteringar om sådan utbildning i personalakten,

genomförande av lämpliga omedelbara åtgärder vid eventuella olyckor eller tillbud, som skulle kunna riskera säkerheten under transport av farligt gods eller under lastning eller lossning,

genomförande av undersökningar och om så krävs upprättande av rapporter om olyckor, tillbud eller svåra regelöverträdelser, som konstateras under transport av farligt gods eller under lastning eller lossning,

införande av lämpliga åtgärder för att förhindra förnyat uppträdande av olycksfall, tillbud eller svåra överträdelser,

hänsyn till lagar och förordningar och särskilda krav för transport av farligt gods vid urval och användning av underleverantörer eller annan tredje part,

kontroll av huruvida den personal, som anförtros transport av farligt gods eller lastning eller lossning, förfogar över utförliga arbetsbeskrivningar och instruktioner,

införande av åtgärder för att upplysa om farorna vid transport av farligt gods eller vid lastning eller lossning av farligt gods,

införande av åtgärder för att kontrollera existensen av handlingar och säkerhetsutrustning som skall medföras i transportmedlet, samt hur föreskriftsenliga sådana handlingar och utrustning är,

införande av metoder för att kontrollera att bestämmelserna för lastning och lossning iakttas.

1.8.3.4 Säkerhetsrådgivarens funktion kan upprätthållas av företagsledaren, av en person med andra uppgifter i företaget eller av en person som inte tillhör företaget, i den mån vederbörande har faktisk möjlighet att uppfylla säkerhetsrådgivarens uppgifter.

1.8.3.5 Varje berört företag skall på anmodan meddela namnet på sin säkerhetsrådgivare till behörig myndighet eller motsvarande av medlemsstaten utsett organ.

1.8.3.6 Säkerhetsrådgivare skall ansvara för att efter ett olycksfall, som sker under en av det aktuella företaget genomförd transport eller under en av företaget utförd lastning eller lossning, varvid personer, egendom eller miljön kommit till skada, efter inhämtande av alla relevanta uppgifter att en olycksrapport upprättas till företagsledningen eller i förekommande fall till lokal myndighet. Denna olycksfallsrapport ersätter inte företagsledningens rapporter, som skall upprättas enligt andra internationella eller inrikes förordningar.

1.8.3.7 Säkerhetsrådgivare skall inneha ett för transport på järnväg giltigt utbildningsintyg. Detta utfärdas av behörig myndighet eller av medlemsstaten för ändamålet utsett organ.

1.8.3.8 För att erhålla intyget skall den sökande få utbildning, som bestyrks genom avläggande av examination, godkänd av behörig myndighet i medlemsstaten.

1.8.3.9 Genom utbildningen skall sökanden i första hand erhålla tillräcklig kännedom om riskerna med transport av farligt gods, lagar, förordningar och bestämmelser samt tillräcklig kännedom om de i 1.8.3.3 beskrivna uppgifterna.

1.8.3.10 Examinationen genomförs av behörig myndighet eller ett av denna utsett examinationsorgan.

Utnämning av examinationsorgan sker i skriftlig form. Detta tillstånd kan vara tidsbegränsat och gälla på grundval av följande kriterier:

examinationsorganets kompetens,

specifikation av de av examinationsorganet föreslagna examinationsmetoderna,

åtgärder för att säkerställa examinationens objektivitet,

examinationsorganets oberoende gentemot alla fysiska eller juridiska personer som anlitar säkerhetsrådgivare.

1.8.3.11 Syftet med examinationen är att konstatera om kandidaten förfogar över erforderlig kunskapsnivå för att uppfylla en säkerhetsrådgivares uppgifter enligt 1.8.3.3 och därigenom erhålla det i 1.8.3.7 beskrivna utbildningsbeviset. Examinationen skall omfatta minst följande sakområden:

a) kännedom om olyckskonsekvenser i samband med transport av farligt gods och kännedom av de viktigaste olycksorsakerna,

b) bestämmelser i nationell lagstiftning samt i internationella överenskommelser som i synnerhet berör följande områden:

klassificering av farligt gods (metoder för klassificering av lösningar och blandningar, struktur hos ämnesförteckningen, klasser av farligt gods och klassificeringskriterierna, egenskaper hos transporterade farliga ämnen och föremål, fysikaliska och kemiska samt toxikologiska egenskaper),

allmänna bestämmelser för förpackningar, tankar och tankcontainrar (slag, kodning, märkning, konstruktion, första och återkommande kontroll),

märkning, etikettering, placering av storetiketter och märkning med orangefärgad skyltning (märkning och etikettering av kollin samt applicering och avlägsnande av storetiketter och orangefärgad skyltning),

obligatoriska uppgifter i fraktsedeln,

distributionssätt och avsändningsbegränsningar (vagnslast, sluten last, transport i bulk, transport i IBC-behållare, transport i containrar, transport i fasta eller avmonterbara tankar),

transport av passagerare,

samlastningsförbud och försiktighetsåtgärder vid samlastning,

separation av gods,

begränsning av transporterad mängd och undantagna mängder,

hantering och säkring av last (lastning och lossning - fyllnadsgrad, stuvning och separation),

rengöring respektive avgasning före lastning och efter lossning

utbildning av trafikpersonal respektive besättning,

handlingar som skall medföras (fraktsedel, kopia av eventuellt undantag eller avvikelser, övriga handlingar),

utsläpp av miljöskadliga ämnen vid drift eller olycksfall,

bestämmelser för transportutrustning.

1.8.3.12 Examineringen består av ett skriftligt prov som kan kompletteras med ett muntligt prov.

Det skriftliga provet består av två delar:

a) Kandidaten skall erhålla ett frågeformulär. Det skall bestå av minst 20 öppna frågor vilka omfattar åtminstone de ämnesområden som framgår av 1.8.3.11 nämnda sakområdena. Flervalsfrågor är dock också möjliga. I detta fall motsvarar två flervalsfrågor en öppen fråga. Inom dessa områden skall följande ägnas särskild uppmärksamhet:

allmänna förebyggande- och säkerhetsåtgärder,

klassificering av farligt gods,

allmänna bestämmelser för förpackningar, tankar, tankcontainrar, cisternvagnar osv,

märkning och etiketter,

uppgifter i fraktsedeln,

hantering och säkring av lasten,

utbildning av trafikpersonal respektive besättning,

handlingar och fraktsedlar som skall medföras,

bestämmelser för transportutrustning.

b) Varje kandidat skall bearbeta en fallstudie över en av de i 1.8.3.3 beskrivna uppgifterna för säkerhetsrådgivare, varvid han skall visa att han har förmåga att utföra en säkerhetsrådgivares uppgifter.

1.8.3.13 Medlemsstaterna kan avgöra att kandidater som skall arbeta för företag, som har specialiserat sig på transport av vissa slags farligt gods, endast examineras på de områden som berör deras verksamhet. Vid dessa godsslag handlar det om gods i

klass 1

klass 2

klass 7

klass 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1, 5.2, 6.1, 6.2, 8 och 9

UN 1202, 1203 och 1223

I utbildningsbeviset enligt 1.8.3.7 skall tydligt anges att det är giltigt endast för de i detta stycke nämnda slagen av farligt gods, för vilka säkerhetsrådgivaren har examinerats under de i 1.8.3.12 angivna betingelserna.

1.8.3.14 Behörig myndighet eller examinationsorgan skall allt eftersom sammanställa en katalog med frågor, som har ställts i examinationen.

1.8.3.15 Utbildningsintyget enligt 1.8.3.7 skall utfärdas i enlighet med förlagan i 1.8.3.18 och accepteras av alla medlemsstater.

1.8.3.16 Intyget har en giltighet på fem år. Dess giltighetsperiod förlängs automatiskt fem år åt gången, om innehavaren av intyget under det sista året före utgångsdatum har deltagit i kompletterande utbildning eller genomgått ett prov som godkänts av behörig myndighet.

1.8.3.17 Bestämmelserna i 1.8.3.1 - 1.8.3.16 räknas som uppfyllda, när motsvarande villkor iaktas i direktivet 96/35/EG av den 3 juni 1996 om utnämning av och kompetens hos säkerhetsrådgivare för transport av farligt gods på väg, järnväg eller inre vattenvägar⁹) samt direktivet 2000/18/EG av den 17 april 2000 om minimikrav vid examinering av säkerhetsrådgivare för transport av farligt gods på väg, järnväg eller inre vattenvägar¹⁰).

-
- 9 Europeiska gemenskapernas officiella tidning nr L 145 av den 19 juni 1996, s 10.
10 Europeiska gemenskapernas officiella tidning nr L 118 av den 19 maj 2000, s 41.

1.8.3.18 Utbildningsintyg för säkerhetsrådgivare

Intygsnummer:

Nationalitetsbeteckning för utfärdande stat:

Namn:

Förnamn:

Födelsedatum och födelseort:

Medborgarskap:

Innehavarens signatur:

Giltigt till och med (datum) för företag som transporterar farligt gods samt företag som utför lastning och lossning i samband med transport av farligt gods.

I vägtrafik

I järnvägstrafik

I inre vattenvägar

Utfärdat av:

Datum:

Underskrift:

Förlängt till och med:av:

Datum:

Underskrift:

1.8.4 Förteckning över behöriga myndigheter och av dem utsedda organ

Medlemsstaterna skall meddela centralkontoret adresserna till enligt nationell lagstiftning behöriga myndigheter för tillämpning av RID och av dessa utsedda organ, med avseende på tillämpliga bestämmelser i RID, samt adresser dit respektive ansökningar skall ställas.

Centralkontoret skall sammanställa en lista från den erhållna informationen och hålla den uppdaterad. Det skall skicka ut listan och ändringar av den till medlemsstaterna.

1.8.5 Rapportering av incidenter med farligt gods

1.8.5.1 Om det vid transport av farligt gods på en medlemsstats område inträffar en svår olycka eller tillbud, så åligger det transportören och i förekommande fall de som svarar för järnvägsinfrastrukturen att framlägga en rapport för behörig myndighet i medlemsstaten i fråga.

1.8.5.2 Medlemsstaten i fråga skall om så krävs vidarebefordra en rapport till centralkontoret för information till andra medlemsstater.

CUV

Enhetliga rättsregler för avtal om användning av fordon i internationell järnvägstrafik (Bihang D till fördraget)

- Artikel 1 Tillämpningsområde
- Artikel 2 Definitioner
- Artikel 3 Tecken och texter på fordonen
- Artikel 4 Ansvarighet vid förlust av eller skada på fordon
- Artikel 5 Förlust av rätt att åberopa begränsning av skadeståndsansvar
- Artikel 6 Antagande om förlust av fordon
- Artikel 7 Ansvarighet för skada som orsakats av fordon
- Artikel 8 Övertagande av ansvariget
- Artikel 9 Ansvar för anställda och andra personer
- Artikel 10 Andra grunder för anspråk
- Artikel 11 Forum
- Artikel 12 Preskription

Artikel 1
Tillämpningsområde

Dessa enhetliga rättsregler skall tillämpas på bi- eller multilaterala avtal om användning av järnvägsfordon som transportmedel för att utföra befordran eller transport i enlighet med de enhetliga rättsreglerna CIV och de enhetliga rättsreglerna CIM.

Artikel 2
Definitioner

I dessa enhetliga rättsregler avses med

- a) järnvägsföretag: ett privat eller offentligt företag som har tillstånd att befordra personer eller transportera gods och som ansvarar för dragkraften,
- b) fordon: ett fordon som är lämpat att 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 använder ett fordon som transportmedel,

d) hemstation: den plats som anges på fordonet och dit fordonet får eller skall sändas åter enligt villkoren i användningsavtalet.

Artikel 3

Tecken och texter på fordonen

§ 1 Utan hinder av föreskrifterna avseende tekniskt godkännande av fordon för användning i internationell trafik skall den som tillhandahåller ett fordon enligt det avtal som avses i artikel 1 se till att det på fordonet anges

- a) en uppgift om innehavaren,
- b) i förekommande fall, en uppgift om det järnvägsföretag i vars fordonspark fordonet ingår,
- c) i förekommande fall, en uppgift om hemstation,
- d) andra tecken och texter som överenskommits i användningsavtalet.

§ 2 De tecken och texter som anges i § 1 får kompletteras med elektronisk märkning.

Artikel 4

Ansvarighet vid förlust av eller skada på ett fordon

§ 1 Det järnvägsföretag som tillhandahållits ett fordon att användas som transportmedel skall vara ansvarigt för skada till följd av förlust av eller skada på fordonet eller dess tillbehör, om inte järnvägsföretaget visar att skadan eller förlusten inte har orsakats genom fel eller försummelse från dess sida.

§ 2 Järnvägsföretaget skall inte vara ansvarigt för skada till följd av förlust av tillbehör som inte finns angivna på fordonets båda långsidor eller i den inventarieförteckning som åtföljer fordonet.

§ 3 Vid förlust av ett fordon eller dess tillbehör skall ersättningen begränsas till bruksvärdet på fordonet eller tillbehören vid tiden och platsen för förlusten; inget ytterligare skadestånd skall betalas. Om det inte går att fastställa tid och plats för förlusten, skall ersättningen begränsas till bruksvärdet vid den tidpunkt och på den plats där fordonet ställdes till förfogande.

§ 4 Vid förlust av ett fordon eller dess tillbehör skall ersättningen begränsas till reparationskostnaderna; inget ytterligare skadestånd skall betalas. Ersättningen skall inte överstiga det belopp som skulle betalas vid en förlust.

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

Artikel 5

Förlust av rätt att åberopa begränsning av skadeståndsansvar

De begränsningar av skadeståndsansvaret som anges i artikel 4 §§ 2 och 4 skall inte gälla om det visas att skadan är en följd av en handling eller underlåtenhet som järnvägsföretaget gjort sig skyldigt till, antingen uppsåtligt eller av oaktsamhet och i medvetande om att en sådan skada troligen skulle bli följden.

Artikel 6

Antagande om förlust av fordon

§ 1 Utan att behöva lägga fram ytterligare bevisning får den berättigade anse att ett fordon har gått förlorat sedan han hos det järnvägsföretag som han tillhandahållit fordonet att användas som transportmedel gjort en framställning om att få en efterforskning av fordonet utförd och om fordonet inte har ställts till hans förfogande inom tre månader efter den dag då hans framställning nådde järnvägsföretaget, eller om han inte fått någon uppgift om var fordonet befinner sig. Denna frist skall förlängas med den tid fordonet stått stilla på grund av någon omständighet som inte beror på järnvägsföretaget eller på grund av skada.

§ 2 Om det fordon som har ansetts förlorat kommer till rätta efter det att ersättning betalats ut, får den berättigade inom sex månader från det att han fick meddelande om detta begära att det järnvägsföretag som han tillhandahållit fordonet att användas som transportmedel återställer fordonet 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 fordonet kommer till rätta mer än ett år efter det att ersättning betalats ut, skall det järnvägsföretag som den berättigade tillhandahållit fordonet att användas som transportmedel förfoga över fordonet enligt de bestämmelser som gäller på den plats där fordonet finns.

§ 4 Avtalsparterna får komma överens om bestämmelser som avviker från §§ 1–3.

Artikel 7

Ansvarighet för skada som orsakats av fordon

§ 1 Den person som enligt ett avtal som avses artikel 1 har tillhandahållit fordonet att användas som transportmedel skall vara ansvarig för skada som orsakats av fordonet genom hans fel eller försummelse.

§ 2 Avtalsparterna får komma överens om bestämmelser som avviker från §§ 1.

Artikel 8

Övertagande av ansvarighet

Om användningsavtalet medger att järnvägsföretaget får låta andra järnvägsföretag använda fordonet som transportmedel, får järnvägsföretaget med innehavarens medgivande komma överens med de andra järnvägsföretagen

a) att, om inte annat följer av dess rätt till återkrav, dessa skall överta ansvarigheten gentemot innehavaren vid förlust av eller skada på fordonet eller dess tillbehör,
[Den franska texten är oklar i fråga om vad som skall övertas. Övers.anm.]

b) att endast innehavaren skall vara ansvarig gentemot de andra järnvägsföretagen för skada som orsakats av fordonet, men att endast det järnvägsföretag som är innehavarens avtalspart skall ha rätt att göra de andra järnvägsföretagens rättigheter gällande.

Artikel 9

Ansvar för anställda och andra personer

§ 1 Avtalsparterna skall vara ansvariga för sina anställda och andra personer vars 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, skall förvaltarna av den infrastruktur på vilken järnvägsföretaget använder fordonet som transportmedel anses som personer vars tjänster järnvägsföretaget anlitar.

§ 3 §§ 1 och 2 skall även tillämpas vid fall av övertagande av ansvarighet enligt artikel 8.

Artikel 10

Andra grunder för anspråk

§ 1 I alla fall där dessa enhetliga rättsregler är tillämpliga får anspråk på ersättning för förlust av eller skada på fordonet eller dess tillbehör, oavsett vilken grund som åberopas, riktas mot det järnvägsföretag som tillhandahållits fordonet som transportmedel endast under de förutsättningar och med de begränsningar som föreskrivs i dessa enhetliga rättsregler och i användningsavtalet.

§ 2 § 1 skall även tillämpas vid övertagande av ansvarighet enligt artikel 8.

§ 3 Detsamma skall gälla i fråga om anspråk som riktas mot anställda och andra personer som det järnvägsföretag som tillhandahållits fordonet att användas som transportmedel är ansvarig för.

Artikel 11

Forum

§ 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, skall domstolen i den medlemsstat där svaranden har sitt säte vara behörig. Om svaranden inte har säte i någon medlemsstat, skall domstolen i den medlemsstat där skadan uppkom vara behörig.

Artikel 12

Preskription

§ 1 Fordringar som grundas på artiklarna 4 och 7 skall preskriberas efter tre år.

§ 2 Preskriptionstiden skall räknas ifråga om

a) fordringar som grundas på artikel 4, från den dag då förlusten av eller skadan på fordonet upptäcktes eller den dag då den berättigade personen kunde anse fordonet förlorat enligt artikel 6 § 1 eller § 4,

b) fordringar som grundas på artikel 7, från den dag då skadan uppkom.

CUI

Enhetliga rättsregler för avtal om användning av infrastruktur i internationell järnvägstrafik
(Bihang E till fördraget)

Avdelning I Allmänna bestämmelser

- Artikel 1 Tillämpningsområde
- Artikel 2 Förklaring om ansvarighet vid kroppsskada
- Artikel 3 Definitioner
- Artikel 4 Tvingande rätt

Avdelning II Användningsavtal

- Artikel 5 Innehåll och form
- Artikel 6 Transportörens och förvaltarens särskilda skyldigheter
- Artikel 7 Avtalets varaktighet

Avdelning III Ansvarighet

- Artikel 8 Förvaltarens ansvarighet
- Artikel 9 Transportörens ansvarighet
- Artikel 10 Medverkande orsaker
- Artikel 11 Ersättning vid dödsfall
- Artikel 12 Ersättning vid personskada
- Artikel 13 Ersättning för annan kroppsskada
- Artikel 14 Ersättningens form och belopp vid dödsfall eller personskada
- Artikel 15 Förlust av rätt att åberopa begränsning av skadeståndsansvar
- Artikel 16 Omräkning och ränta
- Artikel 17 Ansvarighet vid atomolycka
- Artikel 18 Ansvarighet för järnvägspersonal
- Artikel 19 Andra grunder för anspråk

- Artikel 20 Avtal om tvister

Avdelning IV Anspråk från järnvägspersonal

- Artikel 21 Talan mot förvaltaren eller mot transportören

Avdelning V Framställande av anspråk

- Artikel 22 Förlikningsförfarande
- Artikel 23 Rätt till återkrav
- Artikel 24 Forum
- Artikel 25 Preskription

Avdelning I

Allmänna bestämmelser

Artikel 1

Tillämpningsområde

§ 1 Dessa enhetliga rättsregler skall tillämpas på varje avtal om användning 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 skall även tillämpas när järnvägsinfrastrukturen förvaltas eller används av stater eller statliga institutioner eller organisationer.

§ 2 Om inte annat följer av artikel 21, skall dessa enhetliga rättsregler inte tillämpas på andra rättsförhållanden, såsom

- a) transportörens eller förvaltarens ansvarighet gentemot sina anställda eller andra personer vars tjänster de anlitar för att genomföra deras uppgifter,
- b) ansvarigheten mellan transportören eller förvaltaren och tredje man.

Artikel 2

Förklaring om ansvarighet vid kroppsskada

§ 1 En medlemsstat kan när som helst förklara att han inte kommer att tillämpa samtliga bestämmelser om ansvarighet vid kroppsskada på offer för olyckor som inträffat på dess område, när offren är medborgare eller har sin vanliga uppehållsort i den staten.

§ 2 En stat som har avgett en förklaring enligt § 1 kan när som helst återta den genom notifikation till depositarien. Detta återtagande får verkan en månad efter den dag då depositarien meddelade staterna om det.

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,
- c) transportör: den som befordrar personer eller gods med järnväg i internationell trafik enligt de enhetliga rättsreglerna CIV eller de enhetliga rättsreglerna CIM,
- d) järnvägspersonal: anställda eller andra personer vars tjänster transportören eller förvaltaren anlitar för att genomföra avtalet när dessa anställda eller andra personer handlar under fullgörande av sina uppgifter,
- e) tredje man: varje annan person än förvaltaren, transportören eller deras järnvägspersonal,
- f) tillstånd: tillstånd enligt lagar och bestämmelser i den stat där transportören har säte för sin huvudverksamhet att bedriva verksamhet som järnvägstransportör,
- g) säkerhetsintyg: dokument som enligt lagar och bestämmelser i den stat där den använda infrastrukturen är belägen såvitt avser transportören intygar att

- företagets interna organisation och

- den personal som skall anställas och de fordon som skall användas på den trafikerade infrastrukturen uppfyller de säkerhetskrav som fastställts i syfte att garantera säker trafik på denna infrastruktur.

Artikel 4

Tvingande rätt

Om inte annat anges i dessa enhetliga rättsregler skall varje bestämmelse som direkt eller indirekt avviker från dessa enhetliga rättsregler vara ogiltig. En sådan bestämmelses ogiltighet skall inte medföra ogiltighet för de andra bestämmelserna i avtalet. Avtalsparterna kan trots detta ta på sig större ansvar och skyldigheter än de som föreskrivs i dessa enhetliga rättsregler eller fastställa ett högsta ersättningsbelopp för materiella skador.

Avdelning II

Användningsavtal

Artikel 5

Innehåll och form

§ 1 Förhållandena mellan förvaltaren och transportören skall regleras i ett användningsavtal.

§ 2 I avtalet skall i synnerhet de administrativa, tekniska och finansiella villkoren för användning regleras. Det skall minst innehålla följande uppgifter:

- a) Den infrastruktur som skall användas.
- b) I vilken omfattning den skall användas.

- c) De tjänster som förvaltaren skall tillhandahålla.
- d) De tjänster som transportören skall tillhandahålla.
- e) Den personal som skall anställas.
- f) De fordon som skall användas.
- g) De finansiella villkoren.

§ 3 Avtalet skall upprättas skriftligt eller i likvärdig form. Om avtal i skriftlig eller likvärdig form saknas eller är oregelmässigt eller om någon av de uppgifter som anges i § 2 saknas, skall detta varken inverka på existensen eller giltigheten av avtalet som skall fortsätta att lyda under dessa enhetliga rättsregler.

Artikel 6

Transportörens och förvaltarens särskilda skyldigheter

§ 1 Transportören skall ha tillstånd att bedriva verksamhet som järnvägstransportör. Den personal som skall anställas och de fordon som skall användas skall 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 skall 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 skall varje år genom ett regelmässigt intyg visa att ansvarsförsäkringen eller de motsvarande åtgärderna fortfarande finns; den skall underrätta förvaltaren om ändringar som rör dessa innan de träder i kraft.

§ 4 Avtalsparterna skall informera varandra om varje händelse som kan utgöra hinder för fullgörandet av det avtal de har ingått.

Artikel 7

Avtalets varaktighet

§ 1 Användningsavtalet får ingås för bestämd eller obestämd tid.

§ 2 Förvaltaren får häva avtalet omedelbart när

- a) transportören inte längre har tillstånd att bedriva verksamhet som järnvägstransportör,
- b) den personal som skall anställas och de fordon som skall användas inte längre uppfyller säkerhetskraven,
- c) transportören inte betalar i tid, nämligen

1. till två successiva förfallodagar och med ett belopp som överstiger en månads användning eller

2. under en tid som omfattar mer än två förfallodagar och med ett belopp som motsvarar två månaders användning,

d) transportören uppenbarligen har åsidosatt någon av de särskilda skyldigheter som anges i artikel 6 §§ 2 och 3.

§ 3 Transportören får häva avtalet omedelbart när förvaltaren förlorar sin rätt att förvalta infrastrukturen.

§ 4 Varje part i användningsavtalet får häva detta omedelbart om någon av de väsentliga skyldigheterna uppenbarligen åsidosätts av den andra avtalsparten, när denna skyldighet rör säkerhet för personer och egendom; avtalsparterna får komma överens om villkoren för att utöva denna rätt.

§ 5 Den avtalspart som har orsakat hävandet skall vara ansvarig gentemot den andra parten för den skada som blir följd, om den inte visar att skadan inte är en följd av fel eller försumelse från dess sida.

§ 6 Avtalsparterna får komma överens om villkor som avviker från bestämmelserna i § 2 c och d samt i § 5.

Avdelning III Ansvarighet

Artikel 8 Förvaltarens ansvarighet

§ 1 Förvaltaren skall vara ansvarig för

- a) kroppsskada (dödsfall, personskada eller annan fysisk eller psykisk skada),
- b) materiell skada (förstöring av eller skada på fast eller rörlig egendom),
- c) ekonomisk skada till följd av skadestånd som transportören skall betala enligt de enhetliga rättsreglerna CIV och de enhetliga rättsreglerna CIM,

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

§ 2 Förvaltaren skall vara fri från denna ansvarighet

a) vid kroppsskada och ekonomisk skada till följd av skadestånd som transportören skall betala enligt de enhetliga rättsreglerna CIV

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 förhållandena hade påkallat,

2. i den utsträckning som den händelse som givit upphov till skadan beror på fel eller försumelse av den person som lidit skada,

3. om den händelse som givit upphov till skadan beror på ett sådant beteende av tredje man som förvaltaren inte hade kunnat undgå eller förebygga följderna av, även om den hade iakttagit den omsorg som förhållandena hade påkallat,

b) i händelse av materiell skada och ekonomisk skada till följd av skadestånd som transportören skall 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 Om den händelse som givit upphov till skadan beror på tredje mans beteende och om förvaltaren trots detta inte är helt fri från sin ansvarighet enligt § 2 a, skall den vara helt ansvarig inom de gränser som anges i dessa enhetliga rättsregler men utan inskränkning i den rätt till återkrav som den kan ha mot tredje man.

§ 4 Avtalsparterna får komma överens om huruvida, och i vilken utsträckning, förvaltaren skall vara ansvarig för skada som orsakas transportören genom försening eller driftsstörning.

Artikel 9

Transportörens ansvarighet

§ 1 Transportören skall vara ansvarig för

- a) kroppsskada (dödsfall, personskada eller annan fysisk eller psykisk skada),
- b) materiell skada (förstöring av eller skada på fast eller rörlig egendom),

som vid användandet av infrastrukturen har orsakats förvaltaren eller dennes järnvägspersonal av de transportmedel som använts, de personer som befordrats eller det gods som transporterats.

§ 2 Transportören skall vara fri från denna ansvarighet

a) vid kroppsskada

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 förhållandena hade påkallat,
2. i den utsträckning som den händelse som givit upphov till skadan beror på fel eller försummelse av den person som lidit skada,
3. om den händelse som givit upphov till skadan beror på ett sådant beteende av tredje man som förvaltaren inte hade kunnat undgå eller förebygga följderna av, även om den hade iakttagit den omsorg som förhållandena hade påkallat,

b) vid materiell skada 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 Om den händelse som givit upphov till skadan beror på tredje mans beteende och om förvaltaren trots detta inte är helt fri från sin ansvarighet enligt § 2 a, skall den vara helt ansvarig inom de gränser som anges i dessa enhetliga rättsregler men utan inskränkning i den rätt till återkrav som den kan ha mot tredje man.

§ 4 Avtalsparterna får komma överens om huruvida, och i vilken utsträckning, transportören skall vara ansvarig för skada som orsakats förvaltaren genom försening eller driftsstörning.

Artikel 10

Medverkande orsaker

§ 1 När orsaker som beror på förvaltaren och orsaker som beror på transportören har medverkat till skadan, skall varje avtalspart endast vara ansvarig i den utsträckning de orsaker som enligt artiklarna 8 och 9 beror på den har medverkat till skadan. Om det inte går att fastställa i vilken utsträckning respektive omständigheter har medverkat till skadan, skall varje part stå för den skada den har lidit.

§ 2 § 1 skall 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 skall § 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, skall transportörerna vara helt ansvariga gentemot förvaltaren.

Artikel 11

Ersättning vid dödsfall

§ 1 Vid dödsfall skall ersättningen omfatta

- a) de nödvändiga kostnader som föranleds av dödfallet, särskilt kostnaderna för transport av kvarlevorna och begravningskostnaderna,
- b) om döden inte har inträffat omedelbart, de ersättningsposter som anges i artikel 12.

§ 2 Om genom dödsfallet någon mot vilken den döde var eller i framtiden skulle ha blivit underhållsskyldig enligt lag kommer att berövas sitt underhåll, skall ersättning också lämnas för denna förlust. I fråga om ersättningskrav från någon som den avlidna personen har åtagit sig att underhålla utan att vara förpliktad till det enligt lag, skall nationell rätt tillämpas.

Artikel 12

Ersättning vid personskada

Vid personskada eller annan fysisk eller psykisk skada skall ersättningen täcka

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

Artikel 13

Ersättning för annan kroppsskada

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 skall avgöras enligt nationell rätt.

Artikel 14

Ersättningens form och belopp vid dödsfall eller personskada

§ 1 Den ersättning som avses i artikel 11 § 2 och i artikel 12 b skall utges som engångsbelopp. Ersättningen skall dock utgå som livränta, 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 skall utges enligt § 1 skall bestämmas enligt nationell rätt. Vid tillämpning av dessa enhetliga rättsregler skall dock engångsbelopp eller livränta som svarar mot ett sådant belopp begränsas till 175 000 beräkningsenheter per person, om det i den nationella rätten föreskrivs en begränsning till ett lägre belopp.

Artikel 15

Förlust av rätt att åberopa begränsning av skadeståndsansvar

Den begränsning av skadeståndansvaret som anges i dessa enhetliga rättsregler och i bestämmelserna i nationell rätt, som begränsar ersättningen till ett visst belopp, skall inte tillämpas om det visas att skadan beror på en handling eller en underlåtenhet som den som har orsakat skadan har gjort sig skyldig till, antingen uppsåtligt eller av oaktsamhet och i medvetande om att en sådan skada troligen skulle bli följden.

Artikel 16

Omräkning och ränta

§ 1 När beräkningen av ersättningen medför omräkning av belopp som uttryckts i utländsk valuta, skall denna omräkning göras enligt kursen på den plats där och vid den tidpunkt då ersättningen betalas.

§ 2 Den skadelidande får kräva ränta på ersättningsbeloppet med fem procent per år, räknat från och med den dag då ett förlikningsförfarande inleddes, då ärendet hänsköts till den skiljenämnd som föreskrivs i avdelning V i fördraget eller då talan väcktes vid domstol.

Artikel 17

Ansvarighet vid atomolycka

Förvaltaren och transportören skall vara fria från den ansvarighet som åligger dem enligt dessa enhetliga rättsregler, om skadan har orsakats av en atomolycka och innehavaren av en atomläggning eller någon annan person i hans ställe är ansvarig för skadan enligt en stats lagar och bestämmelser om ansvarighet på atomenergins område.

Artikel 18

Ansvarighet för järnvägspersonal

Förvaltaren och transportören skall vara ansvariga för sin järnvägspersonal.

Artikel 19

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 förvaltaren eller transportören endast under de förutsättningar och med de begränsningar som föreskrivs i dessa enhetliga rättsregler.

§ 2 Detsamma skall även gälla i fråga om anspråk mot järnvägspersonal som förvaltaren eller transportören svarar för enligt artikel 18.

Artikel 20

Avtal om tvister

Avtalsparterna får komma överens om villkoren för att göra gällande eller avstå från att göra gällande sina skadeståndsanspråk på den andra avtalsparten.

Avdelning IV

Anspråk från järnvägspersonal

Artikel 21

Anspråk mot förvaltaren eller mot transportören

§ 1 Anspråk på ersättning får, oavsett vilken grund som åberopas, av transportörens järnvägspersonal göras gällande mot förvaltaren för skador som denne har orsakat endast under de förutsättningar och med de begränsningar som anges i dessa enhetliga rättsregler.

§ 2 Anspråk på ersättning får, oavsett vilken grund som åberopas, av förvaltarens järnvägspersonal göras gällande mot transportören för skador som denne har orsakat endast 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 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 stämningssökan och beretts tillfälle att inträda som intervenient i målet.

Artikel 24

Forum

§ 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, skall domstolarna i den medlemsstat där förvaltaren har sitt säte vara behöriga.

Artikel 25

Preskription

§ 1 Fordringar som grundas på dessa enhetliga rättsregler skall preskriberas efter tre år.

§ 2 Preskriptionstiden skall räknas från och med den dag då skadan inträffade.

§ 3 Om en person har avlidit, skall preskriptionstiden vara tre år från och med dagen efter dödsfallet, men den får inte överstiga fem år från och med dagen efter den händelse som givit upphov till skadan.

§ 4 En talan om återkrav från en person som hålls ansvarig får föras även efter det att den preskriptionstid som anges i § 1 har löpt ut, om den förs inom den tidsfrist som har fastställts genom lag i den stat där talan förs. Denna tidsfrist får dock inte understiga 90 dagar från och med den dag då den som för talan om återkrav har betalat fordran eller själv delgivits stämning.

§ 5 Uppehåll skall 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 skall nationell rätt gälla i fråga om förlängning av preskriptionstiden och preskriptionsavbrott.

APTU

Enhetliga rättsregler för validering av tekniska standarder och antagande av enhetliga tekniska föreskrifter att tillämpa på järnvägsmateriel avsedd att användas i internationell trafik (Bihang F till fördraget)

- Artikel 1 Tillämpningsområde
 - Artikel 2 Definitioner
 - Artikel 3 Ändamål
 - Artikel 4 Utarbetande av tekniska standarder och föreskrifter
 - Artikel 5 Validering av tekniska standarder
 - Artikel 6 Antagande av enhetliga tekniska föreskrifter
 - Artikel 7 Ansökningarnas utformning
 - Artikel 8 Tekniska bilagor
 - Artikel 9 Förklaringar
 - Artikel 10 Upphävande av teknisk enhet
 - Artikel 11 Bilagornas företräde
-
- Bilaga 1
Tekniska standarder och enhetliga tekniska föreskrifter avseende alla järnvägsfordon
 - Bilaga 2
Tekniska standarder och enhetliga tekniska föreskrifter avseende dragfordon
 - Bilaga 3
Tekniska standarder och enhetliga tekniska föreskrifter avseende godsvagnar
 - Bilaga 4
Tekniska standarder och enhetliga tekniska föreskrifter avseende passagerarvagnar
 - Bilaga 5
Tekniska standarder och enhetliga tekniska föreskrifter avseende infrastrukturanläggningar
 - Bilaga 6
Tekniska standarder och enhetliga tekniska föreskrifter avseende säkerhets- och trafikledningssystem
 - Bilaga 7
Tekniska standarder och enhetliga tekniska föreskrifter rörande system för informationsteknik

Bilaga 8

Tekniska standarder och enhetliga tekniska föreskrifter avseende all annan järnvägsmateriel

Artikel 1

Tillämpningsområde

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

Artikel 2

Definitioner

I dessa enhetliga rättsregler och i bilagorna till dem avses med

- a) 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,
- b) internationell trafik: trafik med järnvägsfordon på järnvägslinjer som berör minst två deltagande staters områden,
- c) järnvägsföretag: ett privat eller offentligt företag som har tillstånd att befordra personer eller transportera gods och som ansvarar för dragkraften,
- d) infrastrukturförvaltare: ett företag eller en myndighet som förvaltar en järnvägsinfrastruktur,
- e) järnvägsmateriel: järnvägsmateriel som är avsedd att användas i internationell trafik, i synnerhet järnvägsfordon och järnvägsinfrastruktur,
- f) järnvägsfordon: ett fordon som är lämpat att rulla på egna hjul på räls med eller utan egen dragkraft,
- g) dragfordon: ett järnvägsfordon som är försett med egen dragkraft,
- h) godsvagn: ett järnvägsfordon som inte är försett med egen dragkraft och som är avsett att transportera gods,
- i) passagerarvagn: ett järnvägsfordon som inte är försett med egen dragkraft och som är avsett att befordra resande,
- j) järnvägsinfrastruktur: alla järnvägsspår och fasta anläggningar som är nödvändiga för framförandet av järnvägsfordon och för trafiksäkerheten,
- k) teknisk standard: en teknisk beskrivning som har antagits av ett nationellt eller internationellt standardiseringsorgan, erkänt enligt de förfaranden som gäller för det; en teknisk beskrivning som har utarbetats inom ramen för Europeiska gemenskaperna skall betraktas som en teknisk standard,
- l) teknisk föreskrift: en regel som inte är en teknisk standard och som rör tillverkning, drift, underhåll eller något förfarande som rör järnvägsmateriel,

m) tekniska expertutskottet: det utskott som avses i artikel 13 § 1 f i fördraget.

Artikel 3

Ändamål

§ 1 Valideringen av tekniska standarder för järnvägsmateriel och antagandet av enhetliga tekniska föreskrifter att tillämpa på järnvägsmateriel skall ha som ändamål att

a) underlätta den fria rörligheten för fordon och det fria användandet av annan järnvägsmateriel i internationell trafik,

b) bidra till att säkerställa säkerheten, tillförlitligheten och tillgängligheten i internationell trafik,

c) ta hänsyn till miljöskyddet och folkhälsan.

§ 2 Vid validering av tekniska standarder eller antagande av enhetliga tekniska föreskrifter skall endast de som har utarbetats på internationell nivå beaktas.

§ 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) skall tekniska standarder och enhetliga tekniska föreskrifter vara inriktade på prestanda; i förekommande fall skall de innehålla alternativ.

Artikel 4

Utarbetande av tekniska standarder och föreskrifter

§ 1 Utarbetandet av tekniska standarder och enhetliga tekniska föreskrifter avseende järnvägsmateriel skall åligga de organ som har erkänts som behöriga på området.

§ 2 Standardiseringen av produkter och förfaranden inom industrin skall åligga de erkända nationella och internationella standardiseringsorganen.

Artikel 5

Validering av tekniska standarder

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

a) varje deltagande stat,

b) varje organisation för regional ekonomisk integration på vilken medlemsstaterna har överlåtit befogenheter att lagstifta inom området tekniska standarder avseende järnvägsmateriel,

c) varje nationellt eller internationellt standardiseringsorgan som har standardisering inom järnvägsområdet till uppgift,

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.

§ 2 Tekniska expertutskottet skall besluta om validering av en teknisk standard 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.

Artikel 6

Antagande av enhetliga tekniska föreskrifter

§ 1 Ansökan om antagande av en enhetlig teknisk föreskrift får inges av

b) varje organisation för regional ekonomisk integration på vilken medlemsstaterna har överlåtit befogenheter att lagstifta inom området tekniska föreskrifter avseende järnvägsmateriel,

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 tekniska föreskrifter avseende järnvägsmateriel.

§ 2 Tekniska expertutskottet skall besluta om antagande av en enhetlig teknisk föreskrift 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.

Artikel 7

Ansökningarnas utformning

De ansökningar som avses i artiklarna 5 och 6 skall vara fullständiga, sammanhängande och motiverade. De skall sändas till organisationens generalsekreterare på något av dess arbetspråk.

Artikel 8

Tekniska bilagor

§ 1 De validerade tekniska standarderna och de antagna enhetliga tekniska föreskrifterna skall finnas med i bilagorna till dessa enhetliga rättsregler med följande nummer:

a) Tekniska standarder och enhetliga tekniska föreskrifter avseende alla järnvägsfordon (Bilaga 1).

b) Tekniska standarder och enhetliga tekniska föreskrifter avseende dragfordon (Bilaga 2).

c) Tekniska standarder och enhetliga tekniska föreskrifter avseende godsvagnar (Bilaga 3).

d) Tekniska standarder och enhetliga tekniska föreskrifter avseende passagerarvagnar (Bilaga 4).

e) Tekniska standarder och enhetliga tekniska föreskrifter avseende andra infrastrukturanläggningar än dem som avses i f (Bilaga 5).

f) Tekniska standarder och enhetliga tekniska föreskrifter avseende säkerhets- och trafikledningssystem (Bilaga 6).

g) Tekniska standarder och enhetliga tekniska föreskrifter rörande system för informationsteknik (Bilaga 7).

h) Tekniska standarder och enhetliga tekniska föreskrifter avseende all annan järnvägsmateriel (Bilaga 8).

§ 2 Bilagorna skall utgöra en integrerad del av dessa enhetliga rättsregler. De skall vara avfattade med hänsyn till de särskilda egenskaperna i fråga om spårvidd, profil, system för strömförsörjning samt säkerhets- och trafikledningssystem i de deltagande staterna.

§ 3 Bilagorna kommer att innehålla den version som efter ikraftträdandet av protokollet av den 3 juni 1999 om ändring av fördraget kommer att antas av tekniska expertutskottet enligt samma förfarande för ändringar av bilagorna som föreskrivs i artiklarna 16 och 20 samt artikel 33 § 6 i fördraget.

Artikel 9 Förklaringar

§ 1 Varje deltagande stat kan inom en frist av fyra månader efter den dag då generalsekreteraren informerade om tekniska expertutskottets beslut avge en motiverad förklaring till denne att den inte kommer att tillämpa eller endast delvis kommer att tillämpa den validerade tekniska standarden eller den antagna enhetliga tekniska föreskriften när det gäller den järnvägsinfrastruktur som är belägen på dess område och trafiken på denna infrastruktur.

§ 2 De deltagande stater som har avgett en förklaring i enlighet med § 1 skall inte beaktas vid fastställandet av det antal stater som enligt artikel 35 § 4 i fördraget måste göra invändning för att ett beslut av tekniska expertutskotten inte skall 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 den första dagen i den andra månaden efter detta meddelande.

Artikel 10 Upphävande av teknisk enhet

Ikraftträdandet av de bilagor som antagits av tekniska expertutskottet i enlighet med artikel 8 § 3 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, skall medföra att den nämnda konventionen upphävs.

Artikel 11 Bilagornas företräde

§ 1 Efter ikraftträdandet av bilagorna, som antagits av tekniska expertutskottet i enlighet med artikel 8 § 3, skall de tekniska standarder och de enhetliga tekniska föreskrifter som ingår i dessa bilagor i förhållandena mellan de deltagande staterna ges företräde över 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 bilagorna, som antagits av tekniska expertutskottet i enlighet med artikel 8 § 3, skall dessa enhetliga rättsregler samt de tekniska standarder och de enhetliga tekniska föreskrifter som ingår i bilagorna till dessa i de deltagande staterna ges företräde över 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).

Bilaga 1

Tekniska standarder och enhetliga tekniska föreskrifter avseende alla järnvägsfordon

A. Spårvidd

1. Järnvägar med normal spårvidd (1435 mm)
2. Järnvägar med bred spårvidd (ryska) (1520 mm)
3. Järnvägar med bred spårvidd (finsk) (1524 mm)
4. Järnvägar med bred spårvidd (irländsk) (1600 mm)
5. Järnvägar med bred spårvidd (iberisk) (1688 mm)
6. Andra järnvägar

B. Profil

1. Järnvägar med normal spårvidd på det europeiska fastlandet
2. Järnvägar med normal spårvidd i Storbritannien
3. ...

C. ...

Bilaga 2

Tekniska standarder och enhetliga tekniska föreskrifter avseende dragfordon

A. Strömförsörjningssystem

1. Likström 3000 V
2. Likström 1500 V och mindre
3. Växelström 25 kV / 50 Hz
4. Växelström 15 kV / 16 b Hz

B. Säkerhets- och trafikledningssystem

...

Bilaga 3

Tekniska standarder och enhetliga tekniska föreskrifter avseende godsvagnar

Bilaga 4

Tekniska standarder och enhetliga tekniska föreskrifter avseende passagerarvagnar

Bilaga 5

Tekniska standarder och enhetliga tekniska föreskrifter avseende infrastrukturanläggningar

Bilaga 6

Tekniska standarder och enhetliga tekniska föreskrifter avseende säkerhets- och trafikledningssystem

Bilaga 7

Tekniska standarder och enhetliga tekniska föreskrifter rörande system för informationsteknik

Bilaga 8

Tekniska standarder och enhetliga tekniska föreskrifter avseende all annan järnvägsmateriel

* * *

Under en första etapp kommer de tekniska standarder och enhetliga tekniska föreskrifter avseende järnvägsmateriel som redan finns, som har erkänts på internationell nivå och som återfinns i "Unité Technique", i RIV och RIC samt i UIC:s tekniska faktablad integreras i de ovannämnda bilagorna.

ATMF

Enhetliga rättsregler för tekniskt godkännande av järnvägsmateriel som används i internationell trafik (Bihang G till fördraget)

- Artikel 1 Tillämpningsområde
- Artikel 2 Definitioner
- Artikel 3 Godkännande för internationell trafik
- Artikel 4 Förfarande
- Artikel 5 Behörig myndighet
- Artikel 6 Erkännande av tekniskt godkännande
- Artikel 7 Konstruktionsföreskrifter tillämpliga på fordon
- Artikel 8 Konstruktionsföreskrifter tillämpliga på annan materiel
- Artikel 9 Driftföreskrifter
- Artikel 10 Tekniskt godkännande
- Artikel 11 Intyg
- Artikel 12 Enhetliga förlagor
- Artikel 13 Databank
- Artikel 14 Texter och tecken
- Artikel 15 Underhåll
- Artikel 16 Olyckor och allvarliga skador
- Artikel 17 Rätten att stoppa och avvisa fordon
- Artikel 18 Åsidosättande av föreskrifter
- Artikel 19 Tvister

Artikel 1
Tillämpningsområde

I dessa enhetliga rättsregler fastställs förfarandet för godkännande av järnvägsfordon och annan järnvägsmateriel för användning i internationell trafik.

Artikel 2

Definitioner

I dessa enhetliga rättsregler och i bilagorna till dem avses med

- a) 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,
- b) internationell trafik: trafik med järnvägsfordon på järnvägslinjer som berör minst två deltagande staters områden,
- c) järnvägsföretag: ett privat eller offentligt företag som har tillstånd att befordra personer eller transportera gods och som ansvarar för dragkraften,
- d) infrastrukturförvaltare: ett företag eller en myndighet som förvaltar en järnvägsinfrastruktur,
- e) innehavare: den person som i egenskap av ägare eller med nyttjanderätt varaktigt ekonomiskt använder ett fordon som transportmedel,
- f) tekniskt godkännande: det förfarande som den behöriga myndigheten tillämpar för att godkänna järnvägsfordon och annan järnvägsmateriel för användning i internationell trafik,
- g) godkännande av konstruktionstyp: det förfarande avseende en konstruktionstyp för ett järnvägsfordon som den behöriga myndigheten tillämpar, genom vilket den ger rätt att genom ett förenklat förfarande utfärda ett godkännande för drift av fordon som motsvarar denna konstruktionstyp,
- h) godkännande för drift: den rätt som den behöriga myndigheten beviljar för ett järnvägsfordon att användas i internationell trafik,
- i) järnvägsfordon: ett fordon som är lämpat att rulla på egna hjul på räls med eller utan egen dragkraft,
- j) annan järnvägsmateriel: varje slag av järnvägsmateriel som är avsedd att användas i internationell trafik och som inte är ett järnvägsfordon,
- k) tekniska expertutskottet: det utskott som avses i artikel 13 § 1 f i fördraget.

Artikel 3

Godkännande för internationell trafik

§ 1 Varje järnvägsfordon måste för att få användas i internationell trafik vara godkänt i enlighet med dessa enhetliga rättsregler.

§ 2 Det tekniska godkännandet skall ha till ändamål att kontrollera att järnvägsfordonen uppfyller

- a) konstruktionsföreskrifterna i bilagorna till de enhetliga rättsreglerna APTU,
- b) konstruktions- och utrustningsföreskrifterna i bilagan till RID,
- c) de särskilda villkoren för godkännande enligt artikel 7 § 2 eller § 3.

§ 3 §§ 1 och 2 samt följande artiklar skall också tillämpas på tekniskt godkännande av annan järnvägsmateriel och på komponenter till fordon eller annan järnvägsmateriel.

Artikel 4 Förfarande

§ 1 Tekniskt godkännande skall ske

a) antingen i ett enda steg, genom att bevilja ett visst enskilt järnvägsfordon godkännande för drift,

b) eller i två successiva steg, genom att

1. bevilja en viss typ av järnvägsfordon 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 Denna bestämmelse skall inte utgöra hinder för tillämpning av artikel 10.

Artikel 5 Behörig myndighet

§ 1 Det tekniska godkännandet av järnvägsfordon för användning i internationell trafik skall 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 överlåta befogenheten att bevilja tekniskt godkännande på organ som anses lämpliga, på villkor att myndigheterna ansvarar för övervakningen av dem. Det skall inte vara tillåtet att överlåta befogenheten att bevilja tekniskt godkännande på ett järnvägsföretag medan andra utesluts från denna befogenhet. Det skall vidare vara förbjudet att överlåta denna befogenhet på en infrastrukturförvaltare som direkt eller indirekt deltar i tillverkning av järnvägsmateriel.

Artikel 6 Erkännande av tekniskt godkännande

Godkännande av en konstruktionstyp och godkännande för drift som den behöriga myndigheten i en deltagande stat beviljar enligt dessa enhetliga rättsregler och motsvarande intyg skall erkännas av myndigheter, järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare i de andra deltagande staterna, utan att det behövs någon ytterligare undersökning eller något ytterligare tekniskt godkännande för trafikering och användning på dessa andra staters område.

Artikel 7 Konstruktionsföreskrifter tillämpliga på fordon

§ 1 För att godkännas för användning i internationell trafik skall järnvägsfordonen uppfylla

a) konstruktionsföreskrifterna i bilagorna till de enhetliga rättsreglerna APTU,

b) konstruktions- och utrustningsföreskrifterna i bilagan till RID.

§ 2 Om det inte finns några bestämmelser i bilagorna till de enhetliga rättsreglerna APTU, skall allmänt erkända tekniska regler tillämpas vid tekniskt godkännande. En teknisk standard skall, även om den inte har validerats i enlighet med det förfarande som anges i de enhetliga rättsreglerna APTU, vara bevis för att den sakkunskap som ingår i denna standard utgör en allmänt erkänd teknisk regel.

§ 3 För att möjliggöra teknisk utveckling kan avsteg göras från de allmänt erkända tekniska reglerna och från konstruktionsföreskrifterna i bilagorna till de enhetliga rättsreglerna APTU, på villkor att det visas att

a) åtminstone samma säkerhet som uppnås när dessa regler och föreskrifter följs

b) och driftskompatibiliteten

är fortsatt garanterade.

§ 4 När en deltagande stat har för avsikt att godkänna ett järnvägsfordon i enlighet med § 2 eller § 3, skall den utan dröjsmål meddela organisationens generalsekreterare om detta. Denne skall underrätta de andra deltagande staterna om detta meddelande. Inom en frist av en månad efter mottagandet av meddelandet från generalsekreteraren kan en stat begära att tekniska expertutskottet skall sammankallas för att kontrollera om villkoren för tillämpning av § 2 eller § 3 är uppfyllda. Utskottet skall fatta beslut om detta inom en frist av tre månader från det att generalsekreteraren mottog begäran om sammankallande.

Artikel 8

Konstruktionsföreskrifter tillämpliga på annan materiel

§ 1 För att godkännas för användning i internationell trafik skall annan järnvägsmateriel uppfylla konstruktionsföreskrifterna i bilagorna till de enhetliga rättsreglerna APTU.

§ 2 Artikel 7 §§ 2–4 skall också tillämpas här.

§ 3 De deltagande staternas skyldigheter enligt det europeiska avtalet om de stora internationella järnvägslinjerna (AGC) av den 31 maj 1985 och det europeiska avtalet om viktiga internationella förbindelser för kombinerad transport och därmed förbundna anläggningar (AGTC) av den 1 februari 1991, som de också är parter i, skall fortsätta att tillämpas.

Artikel 9

Driftföreskrifter

§ 1 De järnvägsföretag som använder ett järnvägsfordon som är godkänt för användning i internationell trafik skall vara skyldiga att följa de föreskrifter för drift av ett fordon i internationell trafik som återfinns i bilagorna till de enhetliga rättsreglerna APTU.

§ 2 De företag eller myndigheter som förvaltar infrastruktur i de deltagande staterna, inbegripet säkerhets- och trafikledningssystemen, som är avsedd och lämpad att användas i internationell trafik, skall vara skyldiga att följa de tekniska föreskrifterna i bilagorna till de enhetliga rättsreglerna APTU och alltid uppfylla dem vid uppbyggnad eller förvaltning av denna infrastruktur.

Artikel 10

Tekniskt godkännande

§ 1 Tekniskt godkännande (godkännande av konstruktionstyp, godkännande för drift) skall vara knutet till ett järnvägsfordons konstruktionstyp eller till järnvägsfordonet.

§ 2 Ansökan om tekniskt godkännande kan inges av

- a) tillverkaren,
- b) ett järnvägsföretag,
- c) järnvägsfordonets innehavare,
- d) fordonets ägare.

Ansökan kan inges till en behörig myndighet, som avses i artikel 5, i någon av de deltagande staterna.

§ 3 Den som ansöker om godkännande för drift av järnvägsfordon enligt det förenklade förförandet för tekniskt godkännande (artikel 4 § 1 b), skall till sin ansökan foga intyget om godkännande av konstruktionstyp, upprättat i enlighet med artikel 11 § 2, och på lämpligt sätt visa att de fordon för vilka han ansöker om godkännande för drift motsvarar denna konstruktionstyp.

§ 4 Tekniskt godkännande skall beviljas utan hänsyn till den sökandes ställning.

§ 5 Tekniskt godkännande skall i princip beviljas för obegränsad tid; det kan ha allmän eller begränsad omfattning.

§ 6 Ett godkännande av konstruktionstyp kan dras in när säkerhet, allmän hälsa eller hänsyn till miljön inte längre garanteras på grund av användningen av järnvägsfordon som har tillverkats eller skall tillverkas enligt den berörda konstruktionstypen.

§ 7 Godkännandet för drift kan dras in

- a) när järnvägsfordonet inte längre uppfyller konstruktionsföreskrifterna i bilagorna till de enhetliga rättsreglerna APTU, de särskilda villkoren för godkännande enligt artikel 7 § 2 eller § 3 eller konstruktions- och utrustningsföreskrifterna i bilagan till RID och när innehavaren inte efterkommer den behöriga myndighetens begäran att bristerna skall åtgärdas inom angiven tid,
- b) när åligganden eller villkor som följer av ett begränsat godkännande enligt § 5 inte fullgörs eller uppfylls.

§ 8 Endast den myndighet som har beviljat godkännandet av konstruktionstyp eller godkännandet för drift får dra in det.

§ 9 Godkännandet för drift skall upphävas

- a) när den tekniska kontroll, de inspektioner, det underhåll och den översyn av järnvägsfordonet som föreskrivs i bilagorna till de enhetliga rättsreglerna APTU, i de särskilda villkoren för godkännande enligt artikel 7 § 2 eller § 3 eller i konstruktions- och utrustningsföreskrifterna i bilagan till RID inte utförs,

- b) när den behöriga myndighetens anmodan att, vid allvarlig skada på ett järnvägsfordon, visa upp fordonet inte följs,
- c) om dessa enhetliga rättsregler och föreskrifterna i bilagorna till de enhetliga rättsreglerna APTU inte följs,
- d) när den behöriga myndigheten så beslutar.

§ 10 Godkännandet för drift skall upphöra att gälla om järnvägsfordonet tas ur drift. Den behöriga myndighet som har beviljat godkännandet för drift skall underrättas om att fordonet tas ur drift.

§ 11 Om det inte finns några bestämmelser i dessa enhetliga rättsregler skall förfarandet för tekniskt godkännande regleras enligt nationell rätt i den deltagande stat där ansökan om tekniskt godkännande inges.

Artikel 11 Intyg

§ 1 Godkännandet av konstruktionstyp och godkännandet för drift skall styrkas genom särskilda dokument benämnda ”Intyg om godkännande av konstruktionstyp” respektive ”Intyg om godkännande för drift”.

§ 2 I intyget om godkännande av konstruktionstyp skall följande anges:

- a) Tillverkaren av ett järnvägsfordons konstruktionstyp.
- b) Alla de tekniska egenskaper som är nödvändiga för att fastställa järnvägsfordonets konstruktionstyp.
- c) I förekommande fall, de särskilda villkoren för att få använda ett järnvägsfordon av en viss konstruktionstyp i trafik och de järnvägsfordon som motsvarar denna konstruktionstyp.

§ 3 I intyget om godkännande för drift skall följande anges:

- a) Innehavaren av järnvägsfordonet.
- b) Alla de tekniska egenskaper som är nödvändiga för att identifiera järnvägsfordonet, vilket även kan ske genom en hänvisning till intyget om godkännande av konstruktionstyp.
- c) I förekommande fall, de särskilda villkoren för att använda järnvägsfordonet i trafik.
- d) I förekommande fall, intygets giltighetstid.
- e) Den översyn av järnvägsfordonet som föreskrivs i bilagorna till de enhetliga rättsreglerna APTU, i de särskilda villkoren för godkännande enligt artikel 7 § 2 eller § 3 eller i konstruktions- och utrustningsföreskrifterna i bilagan till RID samt övriga tekniska undersökningar avseende fordonets komponenter och särskilt angivna utrustning.

§ 4 Intygen skall vara tryckta på minst två språk, varav åtminstone det ena skall väljas bland organisationens arbetsspråk.

Artikel 12 Enhetliga förlagor

§ 1 Organisationen skall fastställa enhetliga förlagor för ”Intyg om godkännande av konstruktionstyp” och ”Intyg om godkännande för drift”. Dessa skall utarbetas och antas av tekniska expertutskottet.

§ 2 Artikel 35 §§ 1 och 3–5 i fördraget skall också tillämpas här.

Artikel 13 Databank

§ 1 En databank angående järnvägsfordon som har godkänts för användning i internationell trafik skall upprättas och uppdateras genom organisationens försorg.

§ 2 De behöriga myndigheterna, eller i förekommande fall de organ som har bemyndigats av dessa att godkänna järnvägsfordon för drift, skall utan dröjsmål till organisationen översända de uppgifter som krävs enligt dessa enhetliga rättsregler avseende fordon som har godkänts för användning i internationell trafik. Tekniska expertutskottet skall fastställa vilka uppgifter som krävs. Endast dessa uppgifter skall registreras i databanken. Organisationen skall alltid under rättas när ett fordon tas ur drift eller stoppas officiellt, när godkännande för drift dras in och när ett fordon ändras så att det avviker från den godkända konstruktionstypen.

§ 3 De uppgifter som registrerats i databanken skall endast anses som prima facie-bevis för det tekniska godkännandet av ett järnvägsfordon.

§ 4 De registrerade uppgifterna skall vara tillgängliga för

- a) deltagande stater,
- b) järnvägsföretag som deltar i internationell trafik och som har säte i en deltagande stat,
- c) infrastrukturförvaltare som har säte i en deltagande stat på vars infrastruktur internationell trafik bedrivs,
- d) tillverkare av järnvägsfordon, i fråga om deras fordon,
- e) innehavare av järnvägsfordon, i fråga om deras fordon.

§ 5 De uppgifter som de som är berättigade enligt § 4 har tillträde till och villkoren för detta tillträde skall fastställas i en bilaga till dessa enhetliga rättsregler. Denna bilaga skall utgöra en integrerad del av dessa enhetliga rättsregler. Den skall ha det innehåll som revisionsutskottet beslutar enligt det förfarande som anges i artiklarna 16 och 17 och artikel 33 § 4 i fördraget.

Artikel 14 Texter och tecken

§ 1 Järnvägsfordon som har godkänts för trafik skall vara försedda med

- a) ett tecken som tydligt anger att de har godkänts för användning i internationell trafik i enlighet med dessa enhetliga rättsregler och

b) övriga texter och tecken som föreskrivs i bilagorna till de enhetliga rättsreglerna APTU.

§ 2 Tekniska expertutskottet skall fastställa det tecken som avses i § 1 a och de övergångsperioder under vilka järnvägsfordon som har godkänts för användning i internationell trafik får vara försedda med texter och tecken som avviker från dem som är föreskrivna enligt § 1.

§ 3 Artikel 35 §§ 1 och 3–5 i fördraget skall också tillämpas här.

Artikel 15 Underhåll

Järnvägsfordon och annan järnvägsmateriel skall vara väl underhållna så att deras skick inte på något sätt äventyrar driftsäkerheten eller skadar miljön och den allmänna hälsan när de används i internationell trafik. Järnvägsfordonen skall för detta ändamål underkastas den översyn och det underhåll som föreskrivs i bilagorna till de enhetliga rättsreglerna APTU, i de särskilda villkoren för godkännande enligt artikel 7 § 2 eller § 3 eller i de konstruktions- och utrustningsföreskrifter som ingår i bilagan till RID.

Artikel 16 Olyckor och allvarliga skador

§ 1 Vid olycka eller allvarlig skada på järnvägsfordon skall infrastrukturförvaltarna, om så är lämpligt tillsammans med innehavarna och de berörda järnvägsföretagen, vara skyldiga att

a) utan dröjsmål vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa järnvägstrafikens säkerhet, hänsyn till miljön och den allmänna hälsan, och

b) fastställa orsakerna till olyckan eller den allvarliga skadan.

§ 2 Ett fordon skall 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.

§ 3 Olyckor och allvarliga skador skall utan dröjsmål meddelas den myndighet som har godkänt fordonet för trafik. Denna myndighet kan begära att det skadade fordonet, eventuellt redan reparerat, skall visas upp för prövning av giltigheten av det beviljade godkännandet för drift. Vid behov skall förfarandet för beviljande av godkännande för drift upprepas.

§ 4 De behöriga myndigheterna i de deltagande staterna skall informera organisationen om orsakerna till olyckor och allvarliga skador i internationell trafik. Tekniska expertutskottet kan på begäran av en deltagande stat utreda orsakerna till allvarliga olyckor i internationell trafik i syfte att eventuellt revidera konstruktions- och utrustningsföreskrifterna för fordon och annan järnvägsmateriel i bilagorna till de enhetliga rättsreglerna APTU.

Artikel 17 Rätten att stoppa och avvisa fordon

Den behöriga myndighet som avses i artikel 5, ett annat järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare får inte avvisa eller stoppa järnvägsfordon när dessa enhetliga rättsregler, föreskrifterna i bilagorna till de enhetliga rättsreglerna APTU, de särskilda villkoren för godkännande enligt artikel 7 § 2 eller § 3 och konstruktions- och utrustningsföreskrifterna i bilagan till RID har iakttagits.

Artikel 18

Åsidosättande av föreskrifter

§ 1 Om inte annat följer av § 2 och av artikel 10 § 9 c skall rättsverkningarna av åsidosättande av dessa enhetliga rättsregler och av föreskrifterna i bilagorna till de enhetliga rättsreglerna APTU regleras enligt nationell rätt i den deltagande stat vars behöriga myndighet har beviljat godkännande för drift, inbegripet den internationella privaträttens regler.

§ 2 De civil- och straffrättsliga verkningarna av åsidosättande av dessa enhetliga rättsregler och av föreskrifterna i bilagorna till de enhetliga rättsreglerna APTU skall i fråga om infrastruktur regleras enligt nationell rätt i den deltagande stat där infrastrukturförvaltaren har säte, inbegripet den internationella privaträttens regler.

Artikel 19

Tvister

Två eller flera deltagande stater som har en tvist om det tekniska godkännandet av fordon och annan järnvägsmateriel avsedda att användas i internationell trafik kan hänskjuta den till tekniska expertutskottet, om de inte har lyckats lösa den genom direkt uppgörelse. Sådana tvister kan även underställas en skiljenämnd enligt det förfarande som anges i avdelning V i fördraget.