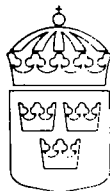


# Regeringens proposition

1993/94:16

om ändring i lagen (1985:193) om internationell  
järnvägstrafik



Prop.  
1993/94:16

---

Regeringen föreslår riksdagen att anta de förslag som har tagits upp  
i bifogade utdrag ur regeringsprotokollet den 9 september 1993.

På regeringens vägnar

*Carl Bildt*

*Reidunn Laurén*

## Propositionens huvudsakliga innehåll

Genom lagen (1985:193) om internationell järnvägstrafik har vissa delar av 1980 års fördrag om internationell järnvägstrafik (COTIF) och dess bihang införlivats med svensk rätt. Lagen trädde i kraft den 1 maj 1985 och tillämpas på internationell järnvägsbefordran. Vid samma tidpunkt blev fördraget gällande för Sverige. Samma dag trädde järnvägstrafiklagen (1985:192) i kraft. Denna lag tillämpas huvudsakligen på järnvägstrafik i Sverige.

Mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik (OTIF) höll sitt andra möte med generalförsamlingen den 17-20 december 1990 i Bern. Under detta möte beslöts vissa ändringar i COTIF och dess bihang. Ändringarna träder i kraft ett år efter det att de har godkänts av mer än två tredjedelar av medlemsstaterna. Bestämmelserna i bihangen upphör att gälla för trafik med och mellan de medlemsstater som inte godkänner de beslutade ändringarna.

I propositionen föreslås att riksdagen godkänner de av generalförsamlingen beslutade ändringarna och att dessa införlivas med svensk rätt genom ändringar i lagen (1985:193) om internationell järnvägstrafik. Lagändringarna föreslås träda i kraft den dag regeringen bestämmer.

Förslag till

Lag om ändring i lagen (1985:193) om internationell järnvägstrafik

Härigenom föreskrivs att 1-3 §§ lagen (1985:193) om internationell järnvägstrafik skall ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

1 §

Denna lag tillämpas på sådan internationell järnvägsbefordran som avses i det i bilaga 1 intagna fördraget d. 9 maj 1980 om internationell järnvägstrafik (COTIF).

Denna lag tillämpas på sådan internationell järnvägsbefordran som avses i det i bilaga 1 intagna fördraget den 9 maj 1980 om internationell järnvägstrafik (COTIF) *efter de ändringar som har beslutats av generalförsamlingen inom den Mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik (OTIF) enligt protokoll den 20 december 1990. Protokollet är intaget i bilaga 4 till denna lag.*

2 §

I fråga om sådan internationell järnvägsbefordran av resande som avses i bihang A till fördraget gäller som svensk lag bihanget i dess franska lydelse efter den ändring som har antagits av revisionsutskottet inom *den Mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik (OTIF) enligt beslutsprotokoll d. 21 dec. 1989. Protokollet är intaget i bilaga 2 till denna lag. Beträffande ansvarigheten för skada vid befordran av resande gäller dock 1 och 2 kap. järnvägstrafiklagen (1985:192) i stället för motsvarande bestämmelser i bihang A.*

I fråga om sådan internationell järnvägsbefordran av resande som avses i bihang A till fördraget gäller som svensk lag bihanget i dess franska lydelse efter *dels* den ändring som har antagits av revisionsutskottet inom *OTIF* enligt beslutsprotokoll den 21 december 1989 *vilket protokoll är intaget i bilaga 2 till denna lag, dels de ändringar som har beslutats av generalförsamlingen inom OTIF enligt protokoll den 20 december 1990, vilket protokoll är intaget i bilaga 4 till denna lag. Beträffande ansvarigheten för skada vid befordran av resande gäller dock 1 och 2 kap. järnvägstrafiklagen (1985:192) i stället för*

motsvarande bestämmelser i  
bihang A.

3 §

I fråga om sådan internationell järnvägsbefordran av gods som avses i bihang B till fördraget gäller som svensk lag bihanget, med undantag av bestämmelserna i bilaga I (RID), i dess franska lydelse efter dels ändring enligt det beslutsprotokoll som nämns i 2 §, dels den ändring som har antagits av revisionsutskottet inom OTIF enligt beslutsprotokoll d. 31 maj 1990. Sistnämnda protokoll är intaget i bilaga 3 till denna lag.

I fråga om sådan internationell järnvägsbefordran av gods som avses i bihang B till fördraget gäller som svensk lag bihanget, med undantag av bestämmelserna i bilaga I (RID), i dess franska lydelse efter dels ändring enligt det beslutsprotokoll som nämns i 2 §, dels den ändring som har antagits av revisionsutskottet inom OTIF enligt beslutsprotokoll den 31 maj 1990, vilket protokoll är intaget i bilaga 3 till denna lag, dels de ändringar som har beslutats av generalförsamlingen inom OTIF enligt protokoll den 20 december 1990, vilket protokoll är intaget i bilaga 4 till denna lag.

---

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 9 september 1993.

Närvarande: statsministern Bildt, ordförande, och statsråden B. Westerberg, Friggebo, Johansson, Laurén, Hörnlund, Olsson, Svensson, af Ugglas, Dinkelspiel, Hellsvik, Wibble, Björck, Davidson, Könberg, Odell, Lundgren, P. Westerberg,

Föredragande: statsrådet Laurén

---

## Proposition om ändring i lagen (1985:193) om internationell järnvägstrafik

### 1 Inledning

Internationell järnvägsbefordran regleras i 1980 års fördrag om internationell järnvägstrafik (Convention relative aux transports internationaux ferroviaires, COTIF), som trädde i kraft den 1 maj 1985. Genom detta fördrag bildades en ny organisation, Mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik (l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires, OTIF) med säte i Bern. Till COTIF hör ett protokoll om privilegier och immunitet för OTIF samt två bilagor, bihang A med enhetliga rättsregler för avtal om internationell järnvägsbefordran av resande och resgods (CIV) och bihang B med enhetliga rättsregler för avtal om internationell järnvägsbefordran av gods (CIM). Ett trettiotal stater, däribland Sverige, har tillträtt fördraget.

Genom lagen (1985:193) om internationell järnvägstrafik har de delar av fördraget som innehåller bestämmelser om järnvägstransporter införlivats med svensk rätt genom inkorporation. Detta har skett genom föreskrifter om att bihang A och bihang B i deras franska lydelse skall tillämpas som svensk lag. Beträffande ansvarigheten för skada vid befordran av resande gäller dock 1 och 2 kap. järnvägstrafiklagen (1985:192) i stället för motsvarande bestämmelser i bihang A. Vidare har vid införlivandet av bihang B undantagits dess bilaga I, reglementet om internationell järnvägsbefordran av farligt gods (RID). Den nu nämnda lagstiftningen trädde i kraft den 1 maj 1985.

Ändringar i fördraget kan beslutas på olika sätt. Viktigare ändringar kräver beslut av organisationens generalförsamling medan beslut om ändringar i mindre centrala bestämmelser kan fattas av två särskilda utskott inom OTIF, nämligen revisionsutskottet och fackutskottet för befordran av farligt gods.

Efter beslut av revisionsutskottet har bihangen till COTIF ändrats vid två tillfällen (prop. 1990/91:43, bet. 1990/91:LU14, rskr. 1990/91:54 och SFS 1990:1167, prop. 1990/91:70, bet. 1990/91:LU20, rskr. 1990/91:193 och SFS 1991:167).

OTIF höll sitt andra möte med generalförsamlingen den 17-20 december 1990 i Bern. Under detta möte beslöts vissa ändringar i COTIF och dess bihang. Protokollet med de sålunda beslutade ändringarna antogs enhälligt och undertecknades av samtliga stater som var företrädare av delegater med denna behörighet, däribland Sverige. Ändringarna träder i kraft första dagen i den tolfte månaden efter det att mer än två tredjedelar av medlemsstaterna har ratificerat, godtagit eller godkänt det protokoll som innehåller de beslutade ändringarna. I slutet av november 1992 hade cirka 10 länder (dvs. ungefär en tredjedel av medlemsstaterna) godkänt ändringarna. Ändringsprotokollet bör fogas till regeringsprotokollet i detta ärende som *bilaga 1*.

Ändringsprotokollet har remissbehandlats. Remissyttrandena finns tillgängliga i ärendet (Justitiedepartementet dnr 89-1734). Till protokollet i förevarande ärende bör fogas en förteckning över remissinstanserna som *bilaga 2*.

I det följande redogör jag närmare för de viktigare ändringarna i COTIF och dess bihang.

## Lagrådet

Regeringen beslutade den 7 april 1993 att inhämta Lagrådets yttrande över det förslag till ändringar i lagen (1985:193) om internationell järnvägstrafik som hade upprättats inom Justitiedepartementet. Det till Lagrådet remitterade förslaget fogas till protokollet i detta ärende som *bilaga 3*.

Lagrådet har lämnat förslaget utan erinran. Lagrådets yttrande finns i *bilaga 4*.

## 2 Allmän motivering

### 2.1 Ändringar rörande själva fördraget

Enligt *artikel 2* i fördraget har OTIF som främsta ändamål att upprätta en enhetlig rättsordning för befordran av resande, resgoods och gods i genomgående internationell järnvägstrafik mellan medlemsstaterna som utförs på järnvägslinjer samt att underlätta genomförandet och utvecklingen av en sådan rättsordning. Denna rättsordning kan enligt artikelns § 2 tillämpas även på genomgående internationell befordran som utförs, förutom på järnvägslinjer, på andra linjer till lands, sjöss eller på inre vattenvägar.

Ändringen innebär att § 2 kompletteras med ett nytt andra stycke. Genom detta likställs nationell befordran som utförs på järnvägens

ansvar som komplettering till järnvägstransport med sådan övrig befordran som anges i 1 § i artikeln. Detta innebär att konventionens bestämmelser skall tillämpas även på inrikes kompletteringstransporter till internationella transporter trots att kompletteringstransporterna inte är linjebundna.

Till följd av ändringen i artikel 2 har även *artikel 3* ändrats. Artikel 2, som har rubriken "Enhetliga rättsregler CIV och CIM", föreskriver i § 2 att de linjer som avses i artikel 2 skall anges i två listor, en för CIV-linjer och en för CIM-linjer. Ändringen innebär att hänvisning inte görs till det nya andra stycket i artikel 2, § 2. Artikel 3 omfattar således inte inrikes kompletteringstransporter och dessa skall följaktligen inte anges i listan för CIV-linjer eller listan för CIM-linjer.

Som en konsekvens av att generalförsamlingen beslutat anta ett tilläggsmandat för granskning av räkenskaperna (jfr nedan under artikel 19) har *artikel 4* ändrats. Ändringen innebär att även tilläggsmandatet omfattas av artikelns definition av begreppet fördrag.

*Artikel 7* innehåller bestämmelser om den administrativa kommittén. Ändringen innebär att antalet medlemmar i den administrativa kommittén utökats från elva till tolv. Vidare har regeln om att Schweiz alltid skall vara ordförande upphävts. Slutligen har mandat-tiden för generaldirektören och vice generaldirektören som tidigare har varit obestämd nu satts till fem år med möjlighet till förnyelse.

*Artikel 11* behandlar organisationens finanser. Ändringen innebär att den schweiziska regeringen, som har att granska OTIF:s räkenskaper, ges detaljerade anvisningar om hur denna granskning skall gå till.

I syfte att skapa fasta regler för revisionen har till COTIF fogats ett *tilläggsmandat angående granskning av bokföring*. Motsvarande regler för andra internationella organ har stått som en förebild. Ändringen i *artikel 19* innebär att revisionsutskottet får besluta i fråga om ändringsförslag som rör tilläggsmandatet. Den bilaga som innehåller texten till tilläggsmandatet har förts in efter protokollet om privilegier och immunitet i OTIF.

## 2.2 Ändringar rörande de enhetliga rättsreglerna för avtal om internationell järnvägsbefordran av resande och resgods (CIV)

*Artikel 1*, som anger CIV:s tillämpningsområde, har kompletterats med en hänvisning till det nya andra stycket till § 2 i artikel 2 i själva fördraget. Ändringen medför att järnvägens ansvar för skador på resande, resgods och motorfordon nu även omfattar skador som inträffar under icke linjebundna kompletteringstransporter vilka omfattas av den internationella befordringshandlingen.

*Artikel 14* innehåller regler om markering, anvisning, förbeställning och utnyttjande av platser i tåg. Ändringen innebär att järnvägen kan låta resande bli kvar i motorfordon under transport. Ändringen

kan få betydelse vid färd med s.k. biltåg.

*Artikel 17* innehåller bestämmelser om vilka föremål som befordras som inskrivet resgods. Bestämmelserna avser i regel endast föremål som är "avsedda för reseändamål". Genom föreskrifter i de internationella tarifferna kan det dock vara tillåtet att som inskrivet resgods befordra också föremål som den resande inte medför för "reseändamål". Ändringen innebär bl.a. en precisering av vilka krav som kan ställas när motorfordon medges befordran som inskrivet resgods.

*Artikel 41* innehåller regler om järnvägens ansvar vid transport av motorfordon, t.ex. på biltåg. Järnvägens ersättningskyldighet är begränsad till vissa belopp när det gäller transport av motorfordon. Dessa ansvarsgränser är 8 000 särskilda dragningsrätter (SDR) såvitt avser själva fordonet och 1 000 SDR såvitt avser egendom inuti fordonet. Ändringen innebär att den tidigare möjligheten till total friskrivning för skador på egendom som har lämnats utanpå fordonet har ersatts med en möjlighet till friskrivning för förlust och skada som järnvägen inte vållat uppsåtligen. Vidare har vissa redaktionella ändringar gjorts i artikeln.

Det kan anmärkas att en SDR i december 1992 motsvarade cirka 9 kr och 40 öre.

Enligt *artikel 42* gäller inte de till visst belopp angivna ersättningsbegränsningarna i fråga om skador som har orsakats genom uppsåt från järnvägens sida. Skadan skall då ersättas fullt ut. Om skadan har vållats genom grov vårdslöshet är järnvägens ansvar begränsat till det dubbla maximibeloppet om inskrivet resgods har gått förlorat, skadats eller lämnats ut för sent medan i fråga om personskador och skador på egendom som den resande bär på sig eller för med sig som handbagage gäller obegränsad ansvarighet.

Ändringen innebär att järnvägen generellt förlorar rätten att åberopa ansvarsbegränsning om en skada har vållats hänsynslöst och med insikt att en sådan skada sannolikt skulle uppkomma. Denna snävare möjlighet till ansvarsbegränsning ligger i linje med vad som gäller enligt 1974 års Aténkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods (jfr artikel 13) och 1978 års FN-konvention om sjötransport av gods, de s.k. Hamburgreglerna (jfr artikel 8).

Sverige har i samband med ratificeringen av COTIF gjort ett förbehåll som innebär bl.a. att i fråga om ansvarigheten för skada vid befordran av resande gäller 1 och 2 kap. järnvägstrafiklagen (1985: 192) i stället för motsvarande bestämmelser i COTIF.

Järnvägstrafiklagens regler innebär bl.a. att om en resande skadas till följd av järnvägsdrift medan han uppehåller sig i eller stiger på eller av ett järnvägsfordon, skall järnvägen ersätta skadan. Järnvägen är dock fri från ansvar, om skadan har orsakats av omständigheter som inte kan hänföras till själva järnvägsdriften och som järnvägen inte hade kunnat undgå eller förebygga även om den hade vidtagit alla åtgärder som rimligen hade kunnat krävas av den (2 kap. 1 §). Vid bestämmande av ersättningens storlek m.m. skall reglerna i skade-

ståndslagen (1972:607) tillämpas (2 kap. 4 §).

*Artikel 43* handlar om omräkning och ränta på ersättning. Ändringen innebär att en ny § 1 tillförs artikeln. När beräkning av skadestånd medför omräkning av belopp som anges i utländska valutor skall omräkningen ske efter den kurs som gäller den dag och på den ort där betalning av skadeståndet äger rum. Ändringen är av redaktionell karaktär och torde vara betingad av att det tidigare har saknats enhetliga regler för vilka kurser som är tillämpliga när skadestånd skall utbetalas. Om t.ex. en dansk resenär drabbas av skada utomlands och om ersättningen skall betalas i Sverige, är det således de i Sverige på dagen för utbetalningen gällande kurserna som är tillämpliga vid skadeståndets utbetalande.

*Artikel 53* innehåller regler om reklamation vid personskadefall. Rätten att föra talan i fall då resande dödas eller skadas går i regel förlorad, om den som har rätt till ersättningen inte anmäler skadefallet till någon av de järnvägar hos vilka ett utomprocessuellt krav får framställas inom tre månader från det att han fick kännedom om skadan. Genom ändringen förlängs reklamationsfristen vid dödsfall och personskada från tre till sex månader.

För sådana skadefall som omfattas av det nyssnämnda förbehållet gäller enligt 2 kap. 10 § järnvägstrafiklagen en reklamationsfrist om tre månader.

För fordringar på ersättning gäller tämligen korta preskriptionsfrister enligt *artikel 55*. Om fordringen grundas på järnvägens ansvarighet i fall då resande skadas eller dödas, är preskriptionstiden i princip tre år. Andra fordringar på grund av befodringsavtal preskriberas efter ett år. Om fordringen avser en skada som har framkallats uppsåtligen från järnvägens sida eller om fordringen grundas på svikligt förfarande, är dock preskriptionstiden två år.

Ändringen innebär att i fråga om den tvååriga preskriptionstiden uttrycket uppsåt eller svikligt förfarande har ersatts med samma lokution som införts i artikel 42, dvs. att skadan har vållats hänsynslöst och med insikt att en skada sannolikt skulle uppkomma.

Vid personskador som till följd av det ovan berörda förbehållet är undantagna fördraget är preskriptionsfristen enligt 1 kap. 5 § järnvägstrafiklagen tre år.

### 2.3 Ändringar rörande de enhetliga rättsreglerna för internationell järnvägsbefordran av gods (CIM)

*Artikel 1*, som anger CIM:s tillämpningsområde, har kompletterats med en hänvisning till artikel 2, § 2 andra stycket i själva fördraget (COTIF). Detta innebär som tidigare nämnts att inrikes kompletteringstransporter dras in under konventionen.

I *artikel 18* som reglerar ansvaret för uppgifter som har förts in i en fraktsedel har gjorts vissa redaktionella justeringar i syfte att förenkla texten.



*Artikel 40* behandlar ersättning vid förlust av gods. Ändringarna är av redaktionell karaktär. Hänvisningen till den generella bestämmelsen om begränsning av ersättning enligt vissa tariffer i artikel 45 utgår. Denna senare artikel är av generell natur och kan tillämpas så snart transport sker på specialtariffer som innebär att kostnaden för frakten är nedsatt. Vidare utgår hela § 1 som reglerar omräkningen av belopp i utländsk valuta vid beräkning av ersättning. I stället är nu detta förfarande reglerat i en ny § 1 i artikel 47.

*Artikel 43* behandlar järnvägens ersättningsskyldighet när leveransfristen överskrids. När järnvägen är ansvarig för dröjsmål med utlämning av godset utgår ersättning för dröjsmålet om det visas att dröjsmålet har medfört skada. Dröjsmålsersättningen var tidigare begränsad till tre gånger befodringsavgiften. Denna begränsning har nu höjts till fyra gånger befodringsavgiften. Orsaken till ändringen är en önskan om att förbättra järnvägens konkurrenskraft på transportmarknaden.

I *artikel 44* finns regler om järnvägens ersättningsskyldighet mot svarande dem som gäller enligt artikel 42 CIV. Som angetts ovan har vissa ändringar gjorts i sistnämnda artikel och samma ändringar har gjorts i förevarande artikel.

I *artikel 47* införs en ny § 1 som innehåller en generell tillämplig regel om omräkning av valuta (jfr artikel 43 CIV ovan). Detta har medfört att motsvarande bestämmelse i artikel 40 har strukits.

*Artikel 58* innehåller bestämmelser om preskriptionsfrister. De ändringar som har gjorts motsvarar dem som har vidtagits i fråga om artikel 55 CIV.

## 2.4 Skall Sverige godkänna de av generalförsamlingen beslutade ändringarna?

**Mitt förslag:** Sverige skall godkänna de av generalförsamlingen beslutade ändringarna.

**Remissinstanserna:** Ingen av remissinstanserna har haft någon erinran mot att Sverige godkänner de av generalförsamlingen beslutade ändringarna.

**Skälen för mitt förslag:** Sedan ändringarna i COTIF har trätt i kraft upphör de i fördragets bihang upptagna bestämmelserna att gälla för trafik med och mellan de medlemsstater som inte har deponerat ratifikations-, godtagande- eller godkännandeinstrument beträffande ändringarna. En medlemsstat som inte vill underkasta sig en ändring utesluts alltså formellt inte ur organisationen men kommer i praktiken att ställas utanför samarbetet. Mycket starka skäl krävs alltså för att Sverige inte skall godkänna ändringarna. Ingen av remissinstanserna har haft någon erinran mot att Sverige godkänner de av generalförsamlingen beslutade ändringarna. För egen del kan jag inte heller

finna några skäl mot ett godkännande. Jag förordar därför att Sverige godkänner de av generalförsamlingen beslutade ändringarna.

Prop. 1993/94:16

## 2.5 Hur skall ändringarna i COTIF och dess bihang införlivas med svensk rätt?

**Mitt förslag:** De ändringar av COTIF och dess bihang som har beslutats av generalförsamlingen den 17-20 december 1990 skall införlivas med svensk rätt genom ändringar i lagen (1985:193) om internationell järnvägstrafik.

**Remissinstanserna:** Ingen av remissinstanserna har haft någon erinran mot att ändringarna införlivas med svensk rätt genom ändringar i lagen (1985:193) om internationell järnvägstrafik.

**Skälen för mitt förslag:** Som jag tidigare anfört bör Sverige godkänna de av generalförsamlingen beslutade ändringarna. Dessa bör införlivas med svensk rätt på samma sätt som i tidigare lagstiftningsärenden, dvs. genom ändringar i lagen (1985:193) om internationell järnvägstrafik som innebär att ändringsprotokollen inkorporeras och kommer att gälla som svensk rätt i sin franska lydelse.

En remissinstans, Sveriges Försäkringsförbund, har ifrågasatt om man inte i samband med en sådan ändring bör göra en ändring i trafikskadelagen (1975:1410). Förbundet har därvid anfört att det kan uppkomma såväl sak- som personskada när resande är kvar i motorfordon under transport med järnväg och att järnvägen ansvarar för dessa skador samtidigt som de ibland blir ersatta genom den trafikförsäkring som gäller för fordonet. Enligt förbundets mening bör man överväga att införa ett system som innebär att trafikförsäkringskollektivet inte belastas av skador som naturligen bör drabba järnvägen. Förbundet kan tänka sig antingen att trafikförsäkringen undantar ersättningskyldighet i fall som nu åsyftas eller att trafikförsäkringsbolagen medges rätt att återkräva utgiven ersättning av järnvägen.

Trafikskadelagens regler om återkravs rätt bygger på principen att trafikskador så långt möjligt skall bäras av trafikförsäkringskollektivet, dvs. motorfordonsägarna. Riskfördelningssynpunkter och preventionssynpunkter har dock motiverat vissa undantag från den principen. Bl.a. finns i 20 § andra stycket trafikskadelagen en bestämmelse om rätt för trafikförsäkringsgivare att rikta återkrav mot järnvägsföretag. Återkravs rätten kan utövas i den omfattning som är skäligen med hänsyn till grunden för ersättningsansvaret på ömse sidor och omständigheterna i övrigt.

Det synes i första hand vara riskfördelningssynpunkter som skall beaktas vid hänsynstagandet till grunden för ersättningsansvaret. I det enskilda fallet blir det alltså fråga i vad mån det inträffade skadefallet skall ses som ett förverkligande av de specifika "motortrafikskade-

riskerna" eller av de särskilda risker som är förenade med järnvägs- trafik (se Nordenson, Trafikskadeersättning, 1977, s. 325).

Gällande regler ger således möjlighet att fördela ersättningsansvaret efter förhållandena i det enskilda fallet. Inget hindrar därvid att den ena sidan får bära hela ersättningsansvaret (se Nordenson, a.a., s. 323).

Med hänvisning till det nu anförda finner jag för min del inte skäl att i detta sammanhang se över trafikskaderegleringen.

## 2.6 Ikraftträdande

Ändringarna av COTIF och dess bihang träder i kraft första dagen i den tolfte månaden efter det att mer än två tredjedelar av medlemsstaterna har ratificerat, godtagit eller godkänt det protokoll som innehåller de beslutade ändringarna. Det är för närvarande osäkert när de av generalförsamlingen beslutade ändringarna kommer att träda i kraft. Den föreslagna ändringen av lagen (1985:193) om internationell järnvägstrafik bör därför träda i kraft den dag regeringen bestämmer.

Ändringarna av COTIF och dess bihang innehåller inte några övergångsbestämmelser.

## 2.7 Kostnader

De föreslagna ändringarna innebär att lagen (1985:193) om internationell järnvägstrafik får ett något vidare tillämpningsområde än som för närvarande är fallet eftersom reglerna om järnvägens ansvarighet även kommer att omfatta inrikes kompletteringstransporter. Enligt vad som upplysts är det redan nu vanligt att järnvägen på frivillig basis åtar sig fullt ansvar även för inrikes kompletterings- transporter. Det finns inte skäl för att anta att förslaget i sin helhet kommer att medföra några ökade kostnader för vare sig det allmänna eller näringslivet.

## 3 Upprättat lagförslag

I enlighet med det anförda har inom Justitiedepartementet upprättats förslag till lag om ändring i lagen (1985:193) om internationell järnvägstrafik.

Lagrådet har granskat lagförslaget.

## 4 Specialmotivering

### 1 §

Denna lag tillämpas på sådan internationell järnvägsbefordran som

avses i det i bilaga 1 intagna fördraget den 9 maj 1980 om internationell järnvägstrafik (COTIF) efter de ändringar som har beslutats av generalförsamlingen inom Mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik (OTIF) enligt protokoll den 20 december 1990. Protokollet är intaget i bilaga 4 till denna lag.

Ändringen av paragrafen föränleds av att ytterligare en bilaga, nämligen protokollet från generalförsamlingen inom OTIF:s möte den 17-20 december 1990 jämte en svensk översättning av detta, fogas till lagen.

## 2 §

I fråga om sådan internationell järnvägsbefordran av resande som avses i bihang A till fördraget gäller som svensk lag bihanget i dess franska lydelse efter dels den ändring som har antagits av revisionsutskottet inom OTIF enligt beslutsprotokoll den 21 december 1989 vilket protokoll är intaget i bilaga 2 till denna lag, dels de ändringar som har beslutats av generalförsamlingen inom OTIF enligt protokoll den 20 december 1990, vilket protokoll är intaget i bilaga 4 till denna lag. Beträffande ansvarigheten för skada vid befordran av resande gäller dock 1 och 2 kap. järnvägstrafiklagen (1985:192) i stället för motsvarande bestämmelser i bihang A.

Genom denna paragraf har i gällande rätt bihang A till COTIF, de enhetliga rättsreglerna för avtal om internationell befordran av resande och resgods (CIV), införlivats med svensk rätt.

Genom de tillagda orden införlivas med svensk rätt de ändringar i CIV som generalförsamlingen inom OTIF har beslutat vid sitt möte den 17-20 december 1990. En redogörelse för ändringarna har lämnats i den allmänna motiveringen (avsnitt 2.2).

## 3 §

I fråga om sådan internationell järnvägsbefordran av gods som avses i bihang B till fördraget gäller som svensk lag bihanget, med undantag av bestämmelserna i bilaga I (RID), i dess franska lydelse efter dels ändring enligt det beslutsprotokoll som nämns i 2 §, dels den ändring som har antagits av revisionsutskottet inom OTIF enligt beslutsprotokoll den 31 maj 1990, vilket protokoll är intaget i bilaga 3 till denna lag, dels de ändringar som har beslutats av generalförsamlingen inom OTIF enligt protokoll den 20 december 1990, vilket protokoll är intaget i bilaga 4 till denna lag.

Genom denna paragraf har i gällande rätt bihang B till COTIF, de enhetliga rättsreglerna för avtal om internationell järnvägsbefordran av gods (CIM), införlivats med svensk rätt.

Genom de tillagda orden införlivas med svensk rätt de ändringar i CIM som generalförsamlingen inom OTIF har beslutat vid sitt möte den 17-20 december 1990. En redogörelse för ändringarna har lämnats i den allmänna motiveringen (avsnitt 2.3).

### *Ikraftträdandebestämmelsen*

Bestämmelsen innebär att det är regeringen som skall besluta om

## 5 Hemställan

Jag hemställer att regeringen föreslår riksdagen att

*dels* anta förslaget till lag om ändring i lagen (1985:193) om internationell järnvägstrafik,

*dels* godkänna de av generalförsamlingen inom Mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik (OTIF) beslutade ändringarna i fördraget den 9 maj 1980 om internationell järnvägstrafik (COTIF) samt dess bihang.

## 6 Beslut

Regeringen ansluter sig till föredragandens överväganden och beslutar att genom proposition föreslå riksdagen att anta de förslag som föredraganden har lagt fram.

---

## PROTOCOLE 1990

Portant modification de la convention relative aux Transports internationaux ferroviaires (COTIF), du 9 mai 1980

---

En application des articles 6 et 19, § 2 de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF), signée à Berne, le 9 mai 1980, la deuxième Assemblée générale de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) s'est tenue à Berne du 17 au 20 décembre 1990.

Considérant la nécessité d'amender les dispositions de la COTIF pour les adapter aux besoins nouveaux de la communauté internationale et des transports internationaux ferroviaires,

les Parties contractantes sont convenues de ce qui suit:

### Modifications décidées par l'Assemblée générale

#### Article I Modifications relatives à la Convention proprement dite

##### 1. Article 2 COTIF

Compléter le texte du § 2 par un nouvel alinéa 2 de la teneur suivante:

"Sont assimilés aux transports effectués sur une ligne, au sens de l'alinéa précédent, les autres transports internes, effectués sous la responsabilité du chemin de fer, en complément du transport ferroviaire."

##### 2. Article 3 COTIF

Modifier le texte du § 2 comme suit:

"§ 2 Les lignes visées à l'article 2, § 1, et § 2, alinéa premier, sur lesquelles..."

Préciser l'alinéa premier du § 3 de la manière suivante:

"§ 3 Les entreprises dont relèvent les lignes visées à l'article 2, § 2, alinéa premier, inscrites sur..."

##### 3. Article 4 COTIF

Compléter le texte comme suit:

"Dans les textes ci-après, l'expression 'Convention' couvre la Convention proprement dite, le Protocole visé à l'article premier, § 2, alinéa 2, le Mandat additionnel pour la vérification des comptes et les Appendices A et B, y compris leurs Annexes, visés à l'article 3, §§ 1 et 4."

#### 4. Article 7 COTIF

Modifier le texte du § 1, alinéa premier comme suit:

"§ 1 Le Comité administratif se compose des représentants de douze Etats membres."

Supprimer dans la première phrase de l'alinéa 2 du § 1, les mots:  
"... et assume la présidence du Comité"

Compléter le texte du § 2, lettre a) comme suit:

a) "établit son règlement intérieur et désigne à la majorité des deux tiers l'Etat membre qui en assume la présidence pour chaque période quinquennale;"

Compléter le texte du § 2, lettre d) par un nouvel alinéa 2 de la teneur suivante;

"le directeur général et le vice-directeur général sont nommés pour une période de cinq ans, renouvelable;"

#### 5. Article 11 COTIF

Remplacer le texte du § 7 par ce qui suit:

"§ 7 La vérification des comptes est effectuée par le Gouvernement suisse, selon les règles fixées dans le Mandat additionnel annexé à la Convention proprement dite et, sous réserve de toutes directives spéciales du Comité administratif, en conformité avec les dispositions du Règlement financier et comptable de l'Organisation."

#### 6. Article 19 COTIF

Compléter le texte du § 3 par une nouvelle lettre a) de la teneur suivante:

"a) Mandat additionnel pour la vérification des comptes;"

Les lettres a) et b) deviennent respectivement les lettres b) et c).

Après le Protocole sur les privilèges et immunités de l'OTIF, est insérée l'Annexe suivante:

### "Mandat additionnel pour la vérification des comptes

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

a) que les états financiers sont conformes aux livres et écritures de l'Organisation;

b) que les opérations financières dont les états rendent compte ont été menées en conformité avec les règles et les règlements, les dispositions budgétaires et les autres directives de l'Organisation;

c) que les valeurs et le numéraire déposés en banque ou en caisse ont été soit vérifiés grâce à des certificats directement reçus des dépositaires de l'Organisation, soit effectivement comptés;

d) que les contrôles intérieurs, y compris la vérification intérieure

des comptes, sont adéquats;

e) que tous les éléments de l'actif et du passif ainsi que tous les excédents et déficits ont été comptabilisés selon des procédures qu'il juge satisfaisantes.

2. Le Vérificateur est seul compétent pour accepter en tout ou en partie les attestations et justifications fournies par le directeur général. S'il le juge opportun, il peut procéder à l'examen et à la vérification détaillée de toute pièce comptable relative soit aux opérations financières, soit aux fournitures et au matériel.

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

4. Le Vérificateur n'est pas compétent pour rejeter telle ou telle rubrique des comptes, mais il attire immédiatement l'attention du directeur général sur toute opération dont la régularité ou l'opportunité lui paraît discutable, pour que ce dernier prenne les mesures voulues.

5. Le Vérificateur présente signe une attestation sur les états financiers dans les termes suivants: "J'ai examiné les états financiers de l'Organisation pour l'exercice financier qui s'est terminé le 31 décembre.....Mon examen a comporté une analyse générale des méthodes comptables et le contrôle des pièces comptables et d'autres justificatifs qui m'a paru nécessaire dans la circonstance." Cette attestation indique, selon le cas, que

a) les états financiers reflètent de façon satisfaisante la situation financière à la date d'expiration de la période considérée ainsi que les résultats des opérations menées durant la période qui s'est achevée à cette date;

b) les états financiers ont été établis conformément aux principes comptables mentionnés;

c) les principes financiers ont été appliqués selon des modalités qui concordent avec celles adoptées pendant l'exercice financier précédent;

d) les opérations financières ont été menées en conformité avec les règles et les règlements, les dispositions budgétaires et les autres directives de l'Organisation.

6. Dans son rapport sur les opérations financières, le Vérificateur mentionne:

a) la nature et l'étendue de la vérification à laquelle il a procédé;

b) les éléments qui ont un lien avec le caractère complet ou l'exactitude des comptes, y compris le cas échéant:

1. les informations nécessaires à l'interprétation et à l'appréciation



correctes des comptes;

2. toute somme qui aurait dû être perçue mais qui n'a pas été passée en compte;

3. toute somme qui a fait l'objet d'un engagement de dépense régulier ou conditionnel et qui n'a pas été comptabilisée ou dont il n'a pas été tenu compte dans les états financiers;

4. les dépenses à l'appui desquelles il n'est pas produit de pièces justificatives suffisantes;

5. le point de savoir s'il est tenu des livres de comptes en bonne et due forme. Il y a lieu de relever les cas où la présentation matérielle des états financiers s'écarte des principes comptables généralement reconnus et constamment appliqués;

c) les autres questions sur lesquelles il y a lieu d'appeler l'attention du Comité administratif, par exemple:

1. les cas de fraude ou de présomption de fraude;

2. le gaspillage ou l'utilisation irrégulière de fonds ou d'autres avoirs de l'Organisation (quand bien même les comptes relatifs à l'opération effectuée seraient en règle);

3. les dépenses risquant d'entraîner ultérieurement des frais considérables pour l'Organisation;

4. tout vice, général ou particulier, du système de contrôle des recettes et des dépenses ou des fournitures et du matériel;

5. les dépenses non conformes aux intentions du Comité administratif, compte tenu des virements dûment autorisés à l'intérieur du budget;

6. les dépassements de crédits, compte tenu des modifications résultant de virements dûment autorisés à l'intérieur du budget;

7. les dépenses non conformes aux autorisations qui les regissent;

d) l'exactitude ou l'inexactitude des comptes relatifs aux fournitures et au matériel, établie d'après l'inventaire et l'examen des livres.

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

7. Le Vérificateur ne doit en aucun cas faire figurer de critiques dans son rapport sans donner préalablement au directeur général une possibilité adéquate de s'expliquer.

8. Le Vérificateur communique au Comité administratif et au directeur général les constatations faites en raison de la vérification. Il peut, en outre, présenter tout commentaire qu'il juge approprié au sujet du rapport financier du directeur général.

9. Dans la mesure où le Vérificateur a procédé à une vérification sommaire ou n'a pu obtenir de justifications suffisantes, il doit le

mentionner dans son attestation et son rapport, en précisant les raisons de ses observations ainsi que les conséquences qui en résultent pour la situation financière et les opérations financières comptabilisées."

Prop. 1993/94:16  
Bilaga 1

## **Article II Modifications relatives aux Règles uniformes CIV**

### *1. Article premier CIV*

Modifier le texte du § 1 comme suit:

"§ 1 Sous réserve des exceptions prévues aux articles 2, 3 et 33, les Règles uniformes s'appliquent à tous les transports de voyageurs et de bagages y compris de véhicules automobiles, effectués avec des titres de transport internationaux établis pour un parcours empruntant les territoires d'au moins deux Etats et comprenant exclusivement des lignes inscrites sur la liste prévue aux articles 3 et 10 de la Convention, ainsi que le cas échéant, aux transports assimilés conformément à l'article 2, § 2, alinéa 2 de la Convention.

Les Règles uniformes s'appliquent également, en ce qui concerne la responsabilité du chemin de fer en cas de mort et de blessures de voyageurs, aux personnes qui accompagnent un envoi dont le transport est effectué conformément aux Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM)."

### *2. Article 14 CIV*

Compléter le texte du § 1 par la phrase suivante:

"§ 1 ....Pour le transport des véhicules automobiles, le chemin de fer peut prévoir que les voyageurs demeurent dans le véhicule automobile durant le transport."

### *3. Article 17 CIV*

Modifier le texte actuel du § 2 et le compléter par un nouvel alinéa 2 comme suit:

"§ 2 Les tarifs internationaux peuvent admettre sous certaines conditions, comme bagages, des animaux et des objets non visés au § 1, ainsi que des véhicules automobiles remis au transport avec ou sans remorque.

Les conditions de transport des véhicules automobiles précisent en particulier les conditions d'admission au transport, d'enregistrement, de chargement et de transport, la forme et le contenu du document de transport qui doit porter le sigle CIV, les conditions de déchargement et de livraison, ainsi que les obligations du conducteur en ce qui concerne son véhicule, le chargement et le déchargement."

### *4. Article 41 CIV*

Modifier le titre: "Véhicules automobiles"

Modifier le texte du § 1 comme suit:

"§ 1 En cas de retard dans le chargement pour une cause imputable au chemin de fer ou de retard à la livraison d'un véhicule automobile, le chemin de fer doit payer, lorsque l'ayant droit prouve qu'un dommage en est résulté, une indemnité dont le montant ne peut excéder le prix de transport du véhicule."

Modifier le texte du § 3 comme suit:

"§ 3 En cas de perte totale ou partielle du véhicule, l'indemnité à payer à l'ayant droit pour le dommage prouvé est calculée d'après la valeur usuelle du véhicule et ne peut excéder 8 000 unités de compte."

Modifier le texte du § 4 comme suit:

"§ 4 En ce qui concerne les objets placés dans le véhicule, le chemin de fer n'est responsable que du dommage causé par sa faute. L'indemnité totale à payer ne peut excéder 1 000 unités de comptes.

Le chemin de fer ne répond des objets placés à l'extérieur du véhicule qu'en cas de dol."

Prendre sous le § 5, la seconde phrase du § 3 actuel:

"§ 5 Une remorque avec ou sans chargement est considérée comme un véhicule."

Prendre sous un § 6 nouveau, le texte du § 5 actuel, en le modifiant légèrement:

"Les autres dispositions concernant la responsabilité pour les bagages sont applicables au transport des véhicules automobiles."

## 5. Article 42 CIV

Modifier le titre comme suit:

"Déchéance du droit d'invoquer les limites de responsabilité"

Modifier le texte de l'alinéa premier comme suit:

"Les dispositions des articles 30, 31 et 38 à 41 des Règles uniformes ou celles prévues par le droit national, qui limitent les indemnités à un montant déterminé ne s'appliquent pas, s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission que le chemin de fer a commis, soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résultera probablement."

Supprimer le texte de l'alinéa 2.

## 6. Article 43 CIV

Compléter le titre comme suit:

"Conversion et intérêts de l'indemnité"

Ajouter un nouveau § premier de la teneur suivante:

"§ 1 Lorsque le calcul de l'indemnité implique la conversion des sommes exprimées en unités monétaires étrangères, celle-ci est faite d'après le cours au jour et lieu du paiement de l'indemnité."

Les §§ 1, 2, 3 et 4 deviennent respectivement les §§ 2, 3, 4 et 5.

### *7. Article 53 CIV*

Modifier le texte de l'alinéa premier du § 1 comme suit:

"§ 1 Toute action de l'ayant droit fondée sur la responsabilité du chemin de fer en cas de mort ou de blessures de voyageurs est éteinte s'il ne signale pas l'accident survenu au voyageur, dans le six mois à compter de la connaissance du dommage, à l'un des chemins de fer auxquels une réclamation peut être présentée selon l'article 49, § 1."

### *8. Article 55 CIV*

Compléter le texte du § 2, alinéa 2 comme suit:

"Toutefois, la prescription est de deux ans s'il s'agit d'une action fondée sur un dommage résultant d'un acte ou d'une omission commis, soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résultera probablement."

Supprimer les lettres a) et b).

## **Article III Modifications relatives aux Règles uniformes CIM**

### *1. Article premier CIM*

Compléter la fin du texte du § 1 comme suit:

"§ 1 Sous réserve... de la Convention, ainsi que, le cas échéant, aux transports assimilés conformément à l'article 2, § 2, alinéa 2 de la Convention."

### *2. Article 18 CIM*

Simplifier le texte de la manière suivante:

"L'expéditeur est responsable de l'exactitude des inscriptions portées par ses soins sur la lettre de voiture. Il supporte toutes les conséquences résultant du fait que ces inscriptions seraient irrégulières, inexactes, incomplètes ou portées ailleurs qu'à la place réservée à chacune d'elles."

Supprimer la dernière phrase.

### *3. Article 40 CIM*

Au § 2, supprimer les termes suivants:

", sous réserve de la limitation prévue à l'article 45."

Supprimer le § 4.

### *4. Article 43 CIM*

Modifier le texte du § 1 comme suit:

"§ 1 Si un dommage, y compris une avarie, résulte du dépassement du délai de livraison, le chemin de fer doit payer une indemnité qui ne peut excéder le quadruple du prix de transport."

### 5. Article 44 CIM

Modifier le titre comme suit:

"Déchéance du droit d'invoquer les limites de responsabilité".

Modifier le texte de l'alinéa premier comme suit:

"Les limites de responsabilités prévues aux articles 25, 26, 30, 32, 33, 40, 42, 43, 45 et 46 ne s'appliquent pas, s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission que le chemin de fer a commis, soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résultera probablement."

Supprimer le texte de l'alinéa 2.

### 6. Article 47 CIM

Modifier le titre comme suit:

"Conversion et intérêts de l'indemnité"

Compléter l'article 47 par un nouveau § premier libellé comme suit:

"§ 1 Lorsque le calcul de l'indemnité implique la conversion des sommes exprimées en unités monétaires étrangères, celle-ci est faite d'après le cours au jour et lieu du paiement de l'indemnité."

Les §§ 1, 2 et 3 deviennent les §§ 2, 3 et 4.

### 7. Article 58 CIM

Compléter le texte du § 1, lettre c) comme suit:

"c) fondée sur un dommage résultant d'un acte ou d'une omission commis, soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résultera probablement;"

Supprimer le texte du § 1, lettre d).

La lettre e) devient la lettre d).

## Dispositions finales

### Article IV Signature, ratification, acceptation, approbation

§ 1 Le présent Protocole demeure ouvert à Berne, auprès du Gouvernement suisse, Gouvernement dépositaire, jusqu'au 30 juin 1991, à la signature des Etats qui ont été invités à la deuxième Assemblée générale de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF).

§ 2 Conformément aux dispositions de l'article 20, § 1 de la COTIF, le présent Protocole est soumis à ratification, acceptation ou approbation; les instruments de ratification, d'acceptation ou d'approbation sont déposés le plus tôt possible auprès du Gouvernement dépositaire.

## **Article V Entrée en vigueur**

Prop. 1993/94:16  
Bilaga 1

Les décisions contenues dans le présent Protocole entrent en vigueur le premier jour du douzième mois suivant celui au cours duquel le Gouvernement dépositaire aura notifié aux Etats membres le dépôt de l'instrument par lequel sont remplies les conditions de l'article 20, § 2 de la COTIF.

## **Article VI Adhésion**

Les Etats qui, invités à la deuxième Assemblée générale de l'OTIF, n'ont pas signé le présent Protocole dans le délai prévu à l'article IV, § 1, peuvent y adhérer en déposant un instrument d'adhésion auprès du Gouvernement dépositaire.

## **Article VII Rapport entre la COTIF et le Protocole**

Seuls les Etats parties à la COTIF peuvent devenir Parties au présent Protocole.

## **Article VIII Textes du Protocole**

Le présent Protocole est conclu et signé en langue française.

Au texte français sont jointes des traductions officielles en langues allemande, anglaise, arabe, italienne et néerlandaise.

Seul le texte français fait foi.

En foi de quoi, les plénipotentiaires soussignés dûment autorisés par leurs Gouvernements respectifs ont signé le présent Protocole.

Fait à Berne, le vingt décembre mil neuf cent quatre-vingt dix, en un seul exemplaire original en langue française, qui reste déposé dans les Archives de la Confédération suisse. Une copie certifiée conforme en sera remise à chacun des Etats parties.

(Suivent les signatures)

Liste des états qui ont participé à l'Assemblée générale:

*Etats membres de l'OTIF*

Allemagne  
Autriche  
Belgique  
Bulgarie  
Danemark  
Espagne  
Finlande  
France  
Grèce  
Hongrie  
Iran  
Irlande  
Italie  
Liechtenstein  
Luxembourg  
Maroc  
Monaco  
Norvège  
Pays-Bas  
Pologne  
Roumaine  
Royaume-Uni  
Suède  
Suisse  
Syrie  
Tchécoslovaquie  
Tunisie  
Turquie  
Yougoslavie

---

## PROTOKOLL 1990

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

---

Med tillämpning av artiklarna 6 och 19 § 2 i Fördraget om internationell järnvägstrafik (COTIF), undertecknat i Bern den 9 maj 1980, hölls den andra generalförsamlingen med Mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik (OTIF) i Bern den 17-20 december 1990.

Med beaktande av nödvändigheten att ändra bestämmelserna i COTIF för att anpassa dem till det internationella samfundets och de internationella järnvägstransporternas nya behov, har de fördragsslutande parterna kommit överens om följande.

### Ändringar beslutade av generalförsamlingen

#### Artikel I Ändringar rörande själva fördraget

##### 1. Artikel 2 COTIF

Texten i § 2 kompletteras med ett nytt andra stycke med följande lydelse:

"Med befordran som utförs på en linje i den betydelse som avses i föregående stycke likställs övrig nationell befordran, som utförs på järnvägens ansvar som komplettering till järnvägstransport."

##### 2. Artikel 3 COTIF

Texten i § 2 ändras enligt följande:

"§ 2 De linjer som avses i artikel 2, § 1 och § 2 första stycket och används..."

Första stycket i § 3 preciseras enligt följande:

"§ 3 De företag som trafikerar sådana linjer som avses i artikel 2, § 2 första stycket och som är upptagna på..."

##### 3. Artikel 4 COTIF

Texten kompletteras enligt följande:

"I det följande förstås med uttrycket 'fördrag' själva fördraget, det protokoll som avses i artikel 1 § 2 andra stycket, tilläggsmandatet för granskning av räkenskaperna samt de bihang A och B som anges i artikel 3 §§ 1 och 4, inbegripet bilagorna till dessa bihang."

##### 4. Artikel 7 COTIF



Texten i § 1 första stycket ändras enligt följande:

"§ 1 Administrativa kommittén består av företrädare för tolv medlemsstater."

I första meningen i § 1 andra stycket stryks orden

"och innehar ordförandeskapet".

Texten i § 2 a) kompletteras enligt följande:

"a) fastställer sin egen arbetsordning och utser med två tredjedels majoritet den medlemsstat som skall inneha ordförandeskapet för varje femårsperiod".

Texten i § 2 d) kompletteras genom ett nytt stycke 2 med följande lydelse:

"generaldirektören och vice generaldirektören utnämns för en period av fem år och kan väljas om;"

### 5. Artikel 11 COTIF

Texten i § 7 ersätts med följande:

"§ 7 Granskning av räkenskaperna utförs av den schweiziska regeringen enligt reglerna i tilläggsmandatet för granskning av räkenskaperna fogat till själva fördraget och, med förbehåll för alla särskilda direktiv från Administrativa kommittén, i enlighet med bestämmelserna i organisationens finans- och bokföringsreglemente".

### 6. Artikel 19 COTIF

Texten i § 3 kompletteras med en ny bokstav a) med följande lydelse:

"a) tilläggsmandatet för granskning av räkenskaperna"

Bokstäverna a) och b) blir bokstäverna b) och c).

Efter protokollet om privilegier och immunitet i OTIF förs följande bilaga in:

## "Tilläggsmandat angående granskning av räkenskaperna

1. Revisorn granskar organisationens räkenskaper, inbegripet förvaltade penningmedel och särskilda konton, i den mån han anser så vara 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.

2. Revisorn är 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 leveranser och material.

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

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

5. Revisorn avger och undertecknar sin revisionsberättelse samt attesterar 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." Attesten utvisar i förekommande fall att

a) redovisningen på ett tillfredsställande sätt återger det ekonomiska läget den dag då den ifrågavarande perioden löper ut samt resultatet av den verksamhet som genomförts under den period som avslutas 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 budgetbestämmelser och övriga riktlinjer.

6. I sin revisionsberättelse nämner revisorn

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

b) de faktorer som avser 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 inte 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 bokföringsprinciper,

c) de övriga frågor angående vilka det är lämpligt att påkalla Administrativa kommitténs uppmärksamhet, till exempel

1. fall av bedrägeri eller möjligt 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 inkomster och utgifter eller leveranser och material,
  5. utgifter som inte följer Administrativa kommitténs intentioner, med beaktande av tillåtna överföringar inom ramen för budgeten,
  6. kreditöverskridanden, med beaktande av de ändringar som följer av tillåtna överföringar inom ramen för budgeten,
  7. utgifter som inte har stöd i förefintliga bemyndiganden,
- d) den noggrannhet eller brist på noggrannhet i bokföringen av leveranser och av material som 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.

7. Revisorn får inte i något fall avge kritiska omdömen i sin revisionsberättelse utan att på förhand ha givit generaldirektören en rimlig möjlighet att ta ställning till dessa.

8. Revisorn meddelar 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.

9. 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."

## Artikel II Ändringar rörande de enhetliga rättsreglerna CIV

### 1. Artikel 1 CIV

Texten i § 1 ändras enligt följande:

"§ 1 Med förbehåll för de undantag som anges i artiklarna 2, 3 och 33 är de enhetliga rättsreglerna tillämpliga på all befordran av resande och resgoods, inbegripet motorfordon, som sker med internationella befordringshandlingar som har utfärdats för en sträcka som berör

minst två staters områden och som uteslutande omfattar linjer som är upptagna på den lista som avses i artiklarna 3 och 10 i fördraget samt, i förekommande fall, likställda transporter enligt artikel 2, § 2 andra stycket i fördraget.

Såvitt gäller järnvägens ansvarighet i fall då resande dödas eller skadas, är de enhetliga rättsreglerna också tillämpliga på personer som åtföljer sändningar som befordras enligt de enhetliga rättsreglerna för avtal om internationell järnvägsbefordran av gods (CIM)."

## 2. Artikel 14 CIV

Texten i § 1 kompletteras med följande mening:

"§ 1 Vid befordran av motorfordon kan järnvägen låta resandena bli kvar i motorfordonet under transport."

## 3. Artikel 17 CIV

Den nuvarande texten i § 2 ändras och kompletteras med ett nytt andra stycket enligt följande:

"§ 2 I de internationella tarifferna kan under särskilda villkor medges befordran som inskrivet resgods av djur och av föremål som inte avses under § 1 samt av motorfordon med eller utan släpvagn.

Befordringsvillkoren för motorfordon anger särskilt vilka villkor som gäller för mottagande till befordran, inskrivning, lastning och befordran, form och innehåll i transportdokumentet, som måste vara försett med förkortningen CIV, lossnings- och leveransvillkor samt förarens skyldigheter vad gäller hans fordon, lastning och lossning."

## 4. Artikel 41 CIV

Titeln ändras: "Motorfordon"

Texten i § 1 ändras enligt följande:

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

Texten i § 3 ändras enligt följande:

"§ 3 Om fordonet går förlorat helt eller delvis, skall ersättningen till den berättigade för bevisad skada beräknas efter fordonets bruksvärde men får inte överstiga 8 000 beräkningsenheter."

Texten i § 4 ändras enligt följande:

"§ 4 I fråga om föremål som befinner sig i fordonet är järnvägen ansvarig bara för sådan skada som den har orsakat genom fel eller försummelse. Den sammanlagda skadeersättningen skall inte överstiga 1 000 beräkningsenheter.

Järnvägen ansvarar inte för föremål som placerats utanpå fordonet mer än vid uppsåtlig skadegörelse."

I § 5 läggs den andra meningen i nuvarande § 3 in:  
"§ 5 En släpvagn med eller utan last betraktas som ett fordon."  
I en ny § 6 läggs texten i nuvarande § 5 in, med en liten ändring:  
"§ 6 I övrigt tillämpas bestämmelserna om ansvarigheten för in-  
skrivet resgodis på befordran av motorfordon."

#### 5. Artikel 42 CIV

Rubriken ändras enligt följande:

"Förlust av rätten att åberopa ansvarsbegränsning"

Texten i första stycket ändras enligt följande:

"Bestämmelserna i artiklarna 30, 31 och 38-41 i de enhetliga rätts-  
reglerna eller i nationell rätt, vilka begränsar ersättningen till ett visst  
belopp, tillämpas inte om det visas att järnvägen orsakat skadan  
genom handling eller underlåtenhet antingen i avsikt att vålla en sådan  
skada eller hänsynslöst och med insikt att en sådan skada sannolikt  
skulle uppkomma."

Andra stycket utgår.

#### 6. Artikel 43 CIV

Rubriken kompletteras enligt följande:

"Omräkning och ränta på ersättning"

En ny § 1 med följande lydelse införs:

"§ 1 När beräkning av skadestånd medför omräkning av belopp som  
anges i utländska valutor, skall omräkningen ske efter den kurs som  
gäller den dag och på den ort där betalning av skadeståndet äger  
rum".

§§ 1, 2, 3 och 4 blir §§ 2, 3, 4 och 5.

#### 7. Artikel 53 CIV

Texten i § 1 första stycket ändras enligt följande:

"§ 1 Rätten till sådan talan som grundas på järnvägens ansvarighet  
i fall då resande dödas eller skadas går förlorad, om inte den som har  
rätt till ersättning inom sex månader från det han fick kännedom om  
skadan lämnar meddelande om skadefallet till någon av de järnvägar  
hos vilka ett anspråk kan framställas enligt artikel 49 § 1."

#### 8. Artikel 55 CIV

Texten i § 2 andra stycket kompletteras enligt följande:

"Preskriptionstiden är dock två år i fråga om en fordran som avser  
skada som järnvägen orsakat genom handling eller underlåtenhet an-  
tingen i avsikt att vålla en sådan skada eller hänsynslöst och med  
insikt att en sådan skada sannolikt skulle uppkomma."

Texten under a) och b) utgår.

1. Artikel 1 CIM

Slutet av texten i § 1 kompletteras enligt följande:

"§ 1 Med förbehåll... i fördraget samt, i förekommande fall, på likställd befordran enligt artikel 2, § 2 andra stycket i fördraget."

2. Artikel 18 CIM

Texten förenklas enligt följande:

"Avsändaren är ansvarig för att de uppgifter som genom hans försorg har förts in i fraktsedeln är riktiga. Han är ansvarig för alla följder av att dessa uppgifter är oriktiga, otydliga, ofullständiga eller införda på något annat ställe än i det utrymme som är avsett för varje uppgift."

Sista meningen utgår.

3. Artikel 40 CIM

I § 2 utgår följande:

", med förbehåll för den begränsning som anges i artikel 45".

§ 4 utgår.

4. Artikel 43 CIM

Texten i § 1 ändras enligt följande:

"§ 1 Om skada, däri inbegripet skada på godset, har uppstått till följd av att leveransfristen har överskridits, skall järnvägen betala skadestånd, som inte får överskrida ett belopp som motsvarar fyra gånger befodringsavgiften."

5. Artikel 44 CIM

Rubriken ändras enligt följande:

"Förlust av rätten att åberopa ansvarsbegränsning"

Texten i första stycket ändras enligt följande:

"Den ansvarsbegränsning som avses i artiklarna 25, 26, 30, 32, 33, 40, 42, 43, 45 och 46 tillämpas inte om det visas att järnvägen orsakat skadan genom handling eller underlåtenhet antingen i avsikt att vålla en sådan skada eller hänsynslöst och med insikt att en sådan skada sannolikt skulle uppkomma."

Texten i andra stycket utgår.

6. Artikel 47 CIM

Rubriken ändras enligt följande:

"Omräkning och ränta på ersättning"

Artikel 47 kompletteras med en ny § 1 med följande lydelse:

"§ 1 När beräkning av skadestånd medför omräkning av belopp som anges i utländska valutor, skall omräkningen ske efter den kurs som

gäller den dag och på den ort där betalningen av skadeståndet äger rum."

§§ 1, 2 och 3 blir §§ 2, 3 och 4.

#### *7. Artikel 58 CIM*

Texten i § 1 c) kompletteras enligt följande:

"c) avser skada som järnvägen orsakat genom handling eller underlåtenhet antingen i avsikt att vålla en sådan skada eller hänsynslöst och med insikt att en sådan skada sannolikt skulle uppkomma."

Texten i § 1 d) utgår.

Bokstaven e) blir bokstaven d).

### **Slutbestämmelser**

#### **Artikel IV Undertecknande, ratifikation, godtagande, godkännande**

§ 1 Fram till den 30 juni 1990 är protokollet öppet för undertecknande i Bern hos den schweiziska regeringen, som är depositarie, av de stater som har inbjudits till den andra generalförsamlingen med Mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik (OTIF).

§ 2 I enlighet med bestämmelserna i artikel 20, § 1 i COTIF skall detta protokoll ratificeras, godtas eller godkännas. Ratifikations-, godtagande- eller godkännandeinstrument deponeras snarast möjligt hos depositarien.

#### **Artikel V Ikraftträdande**

Besluten i detta protokoll träder i kraft den första dagen i den tolfte månaden efter den månad under vilken depositarien har notifierat medlemsstaterna om deponering av det instrument genom vilket villkoren i artikel 20, § 2 i COTIF har uppfyllts.

#### **Artikel VI Anslutning**

De stater som har inbjudits till OTIF:s andra generalförsamling men inte har undertecknat detta protokoll inom den frist som anges i artikel IV § 1 kan ansluta sig till detta genom att deponera ett anslutningsinstrument hos depositarien.

#### **Artikel VII Förhållande mellan COTIF och protokollet**

Endast stater som är parter i COTIF kan bli parter i detta protokoll.

Detta protokoll har upprättats och undertecknats på franska språket.

Till den franska texten har fogats officiella översättningar till de arabiska, engelska, italienska, nederländska och tyska språken.

Endast den franska texten är giltig.

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

Som skedde i Bern den 20 december 1990 i ett enda original exemplar på franska språket, vilket exemplar skall förvaras i Schweiziska Edsförbundets arkiv. En med detta exemplar överensstämmande, bestyrkts kopia skall överlämnas till varje stat som är part.



Företeckning över de stater som varit närvarande vid  
generalförsamlingens möte:

*Medlemsstater i OTIF*

Belgien  
Bulgarien  
Danmark  
Finland  
Frankrike  
Föbundsrepubliken Tyskland  
Grekland  
Iran  
Irland  
Italien  
Jugoslavien  
Lichtenstein  
Luxemburg  
Marocko  
Monaco  
Norge  
Nederländerna  
Polen  
Rumänien  
Schweiz  
Spanien  
Storbritannien  
Sverige  
Syrien  
Tjeckoslovakien  
Tunisien  
Turkiet  
Ungern  
Österrike

## Förteckning över remissinstanserna

Prop. 1993/94:16  
Bilaga 2

Yttranden över de nu aktuella ändringarna i COTIF m.m. har till Justitiedepartementet avgetts av Statens Järnvägar, Banverket, Statens Räddningsverk, Konsumentverket, Sveriges Försäkringsförbund, Folksam, Grossistförbundet Svensk Handel, Sveriges Speditörsförbund, Sjöassuradörernas förening

Förslag till  
Lag om ändring i lagen (1985:193) om internationell järnvägstrafik

Härigenom föreskrivs att 1-3 §§ lagen (1985:193) om internationell järnvägstrafik skall ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

## 1 §

Denna lag tillämpas på sådan internationell järnvägsbefordran som avses i det i bilaga 1 intagna fördraget d. 9 maj 1980 om internationell järnvägstrafik (COTIF).

Denna lag tillämpas på sådan internationell järnvägsbefordran som avses i det i bilaga 1 intagna fördraget den 9 maj 1980 om internationell järnvägstrafik (COTIF) *efter de ändringar som har beslutats av generalförsamlingen inom den Mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik (OTIF) enligt protokoll den 20 december 1990. Protokollet är intaget i bilaga 4 till denna lag.*

## 2 §

I fråga om sådan internationell järnvägsbefordran av resande som avses i bihang A till fördraget gäller som svensk lag bihanget i dess franska lydelse efter den ändring som har antagits av revisionsutskottet inom *den Mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik (OTIF) enligt beslutsprotokoll d. 21 dec. 1989. Protokollet är intaget i bilaga 2 till denna lag. Beträffande ansvarigheten för skada vid befordran av resande gäller dock 1 och 2 kap. järnvägstrafiklagen (1985:192) i stället för motsvarande bestämmelser i bihang A.*

I fråga om sådan internationell järnvägsbefordran av resande som avses i bihang A till fördraget gäller som svensk lag bihanget i dess franska lydelse efter *dels* den ändring som har antagits av revisionsutskottet inom *OTIF* enligt beslutsprotokoll den 21 december 1989 vilket protokoll är intaget i bilaga 2 till denna lag, *dels de ändringar som har beslutats av generalförsamlingen inom OTIF enligt protokoll den 20 december 1990, vilket protokoll är intaget i bilaga 4 till denna lag. Beträffande ansvarigheten för skada vid befordran av resande gäller dock 1 och 2 kap. järnvägstrafiklagen (1985:192) i stället för*

motsvarande bestämmelser i  
bihang A.

## 3 §

I fråga om sådan internationell järnvägsbefordran av gods som avses i bihang B till fördraget gäller som svensk lag bihanget, med undantag av bestämmelserna i bilaga I (RID), i dess franska lydelse efter dels ändring enligt det beslutsprotokoll som nämns i 2 §, dels den ändring som har antagits av revisionsutskottet inom OTIF enligt beslutsprotokoll d. 31 maj 1990. Sistnämnda protokoll är intaget i bilaga 3 till denna lag.

I fråga om sådan internationell järnvägsbefordran av gods som avses i bihang B till fördraget gäller som svensk lag bihanget, med undantag av bestämmelserna i bilaga I (RID), i dess franska lydelse efter dels ändring enligt det beslutsprotokoll som nämns i 2 §, dels den ändring som har antagits av revisionsutskottet inom OTIF enligt beslutsprotokoll den 31 maj 1990, vilket protokoll är intaget i bilaga 3 till denna lag, dels de ändringar som har beslutats av generalförsamlingen inom OTIF enligt protokoll den 20 december 1990, vilket protokoll är intaget i bilaga 4 till denna lag.

---

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

Utdrag ur protokoll vid sammanträde 1993-04-21

Närvarande: regeringsrådet Hamdahl, justitierådet Solerud och regeringsrådet Swartling.

Enligt protokoll vid regeringssammanträde den 7 april 1993 har regeringen på hemställan av statsrådet Laurén beslutat inhämta lagrådets yttrande över förslag till

1. lag om ändring i lagen (1985:193) om internationell järnvägstrafik,

2. beslutade ändringar i fördraget den 9 maj 1980 om internationell järnvägstrafik (COTIF) samt dess bihang.

Förslagen har inför lagrådet föredragits av hovrättsassessorn Christina Hagelberg.

*Lagrådet lämnar förslagen utan erinran.*

Proposition . . . . .	1
Propositionens huvudsakliga innehåll . . . . .	1
Propositionens lagförslag . . . . .	2
Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 9 september 1993 . . . . .	4
1 Inledning . . . . .	4
2 Allmän motivering . . . . .	5
2.1 Ändringar rörande själva fördraget . . . . .	5
2.2 Ändringar rörande de enhetliga rättsreglerna för avtal om internationell järnvägsbefordran av resande och resgods (CIV) . . . . .	6
2.3 Ändringar rörande de enhetliga rättsreglerna för internationell järnvägsbefordran av gods (CIM) . . . . .	8
2.4 Skall Sverige godkänna de av generalförsamlingen beslutade ändringarna? . . . . .	9
2.5 Hur skall ändringarna i COTIF och dess bihang införlivas med svensk rätt? . . . . .	10
2.6 Ikraftträdande . . . . .	11
2.7 Kostnader . . . . .	11
3 Upprättat lagförslag . . . . .	11
4 Specialmotivering . . . . .	11
5 Hemställan . . . . .	13
6 Beslut . . . . .	13

*Bilagor*

1 PROTOCOLE 1990 Portant modification de la convention relative aux Transports internationaux ferroviaires (COTIF), du 9 mai 1980 . . . . .	14
2 Förteckning över remissinstanserna . . . . .	34
3 Lagrådsremissens lagförslag . . . . .	35
4 Lagrådets yttrande . . . . .	37



