

Regeringens proposition

1989/90: 120

om ändring i 1980 års fördrag om
internationell järnvägstrafik (COTIF)



Prop.
1989/90: 120

Regeringen föreslår riksdagen att anta det förslag som har tagits upp i bifogade utdrag ur regeringsprotokollet den 15 mars 1990.

På regeringens vägnar

Ingvar Carlsson

Laila Freivalds

Propositionens huvudsakliga innehåll

Genom lagen (1985:193) om internationell järnvägstrafik har vissa delar av 1980 års fördrag om internationell järnvägstrafik (COTIF) införlivats med svensk rätt. Lagen trädde i kraft den 1 maj 1985. Vid samma tidpunkt blev fördraget gällande för Sverige.

Ändringar i COTIF kan i vissa hänseenden beslutas av ett revisionsutskott inom den internationella organisation, OTIF, som bildades genom fördraget. Om inte en tredjedel av medlemsstaterna inom en viss tid har anmält invändning mot beslutet, träder ändringarna i kraft för samtliga medlemsstater vid en bestämd tidpunkt. En stat som vill undgå att bli bunden av ändringarna måste säga upp fördraget.

Revisionsutskottet har nyligen beslutat om ändringar i de bihang till COTIF som reglerar befordran av resande och resgoods resp. av gods. Ändringarna innebär bl. a. att vissa ansvarighets- och beloppsgränser höjs och att begreppet ilgods slopas. Invändningar mot ändringarna skall göras senast den 18 maj 1990.

I propositionen föreslås att Sverige inte skall anmäla invändning mot ändringarna.

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 15 mars 1990

Närvarande: statsministern Carlsson, ordförande, och statsråden Hjelm-Wallén, S. Andersson, Göransson, Gradin, Dahl, R. Carlsson, Hellström, G. Andersson, Lönnqvist, Thalén, Freivalds, Wallström, Löow, Molin, Sahlin, Larsson och Åsbrink

Föredragande: statsrådet Freivalds

Proposition om ändring i 1980 års fördrag om internationell järnvägstrafik (COTIF)

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 bihang, 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 materiella bestämmelser införlivats med svensk rätt. 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. Den nu nämnda lagstiftningen trädde i kraft den 1 maj 1985.

Ändringar i fördraget kan i vissa hänseenden beslutas av två särskilda utskott inom OTIF, revisionsutskottet och fackutskottet för befordran av farligt gods. När ett utskott har beslutat om en ändring i fördraget, skall OTIF:s sekretariat (centralbyrån) underrätta medlemsstaterna om beslutet. Om minst en tredjedel av medlemsstaterna har till centralbyrån anmält invändning mot beslutet inom fyra månader från det att underrättelsen lämnades, förfaller ändringsbeslutet. I annat fall träder ändringarna i kraft för samtliga medlemsstater första dagen i tolfte månaden efter den månad under vilken centralbyrån lämnade underrättelsen om ändringarna. En stat som vill undgå att bli bunden av ändringarna måste säga upp fördraget. Om en stat som har anmält invändning mot ändringarna inom

fyramånadersfristen säger upp fördraget inom viss tid, träder ändringarna i kraft först när den statens uppsägning får verkan (art. 21).

Våren 1989 inleddes ett arbete med att revidera COTIF. Centralbyrån tillställde i juni 1989 medlemsstaternas regeringar de förslag till ändringar i fördraget och dess bilagor som därefter lagts fram. Dessa ändringsförslag har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna bör fogas till protokollet i detta ärende som *bilaga 1*. Remissyttrandena finns tillgängliga i lagstiftningsärendet (Dnr 89 – 1734).

Som ett led i revisionsarbetet har OTIF:s revisionsutskott hållit ett möte i Bern den 14 – 21 december 1989. Vid detta möte har revisionsutskottet dels avgivit förslag till OTIF:s generalförsamling om ändringar i själva fördraget och i centrala civilrättsliga bestämmelser i CIV och CIM, dels beslutat om vissa ändringar i CIV och CIM som ligger inom utskottets kompetens. Centralbyrån har i en skrivelse den 18 januari 1990 underrättat medlemsstaterna om beslutet. Beslutsprotokollet i dess franska lydelse samt en inom justitiedepartementet upprättad svensk översättning av de delar av detta som nu är av intresse bör fogas till regeringsprotokollet i detta ärende som *bilaga 2*.

Till största delen är ändringarna av redaktionell natur. Bland ändringarna i sak kan nämnas att vissa ansvarighets- och beloppsgränser har höjts, bl. a. för att tillgodose transportkundernas intressen. Vidare har begreppet ilgods slopats och i anslutning till detta har vissa anpassningar gjorts beträffande leveransfristerna. En del justeringar har företagits i syfte att minska skillnaderna mellan CIM och de föreskrifter rörande godsbefordran som tillämpas enligt ett fördrag som gäller mellan de östeuropeiska järnvägarna, inklusive Sovjetunionens. Slutligen har man i CIM närmare preciserat möjligheterna för staterna att utfärda vissa inskränkande föreskrifter, om det ekonomiska eller finansiella läget i någon stat skulle medföra stora svårigheter att upprätthålla sedvanliga ekonomiska förbindelser mellan järnvägar i olika stater.

I det följande redogör jag närmare för de viktigare ändringarna i CIV och CIM.

2 De föreslagna ändringarna i COTIF

2.1 De enhetliga rättsreglerna för avtal om internationell järnvägsbefordran av resande och resgods (CIV)

Art. 25

Artikeln behandlar återbetalning och tilläggsbetalning av befordringsavgift. Krav på återbetalning av befordringsavgift kan framställas mot järnvägen bl. a. om det visar sig att en oriktig tarifförläggning eller något annat misstag har föranlett att en befordringsavgift har erlagts med för högt belopp. På motsvarande sätt kan järnvägen kräva tilläggsbetalning, om en befordringsavgift har tagits ut med för lågt belopp. Enligt gällande lydelse skall dock varken återbetalning ske eller tilläggsavgift krävas, om skillnaden mellan vad som rätteligen skulle ha betalats och den beford-

ringsavgift som faktiskt har utgått inte överstiger en beräkningsenhet. Som beräkningsenheter används i detta sammanhang de särskilda dragningsrätter (SDR) som används av Internationella valutafonden (art. 6 § 1). Värdet av en SDR motsvarar för närvarande drygt åtta kr. Ändringen innebär att denna beloppsgräns höjs till två beräkningsenheter, dvs. ca 16 kr.

Art. 38

Artikeln behandlar järnvägens ersättningsskyldighet när inskrivet resgods helt eller delvis har gått förlorat och järnvägen är ansvarig för förlusten. Som på många andra håll inom transporträtten är denna ersättningsskyldighet i princip begränsad till sitt belopp. Om skadans storlek är bevisad, begränsas järnvägens ansvar till 34 SDR (ca 275 kr.) per kilogram av det gods som har gått förlorat eller 500 SDR (ca 4 000 kr.) för varje kolli. Ändringen innebär att dessa beloppsgränser höjs till 40 SDR (ca 320 kr.) resp. 600 SDR (ca 4 800 kr.).

Art. 41

I artikeln finns regler om befordran av motorfordon som åtföljs av förare. Om järnvägen är ansvarig för förlust av ett sådant fordon eller en del därav, skall ersättningen bestämmas med utgångspunkt i fordonets bruksvärde. Ersättningen får dock inte överstiga 4 000 SDR (ca 32 000 kr.). I fråga om föremål som har lämnats kvar i fordonet är ersättningsskyldigheten begränsad till 700 SDR (ca 5 600 kr.) Dessa beloppsgränser höjs till 8 000 SDR (ca 64 000 kr.) resp. 1 000 SDR (ca 8 000 kr.).

2.2 De enhetliga rättsreglerna för avtal om internationell järnvägsbefordran av gods (CIM)

Art. 12

Artikeln reglerar järnvägens skyldighet att lämna fraktsedel och innehåller föreskrifter om fraktsedelns utformning. I artikelns § 2 upphävs vissa bestämmelser som en följd av att ilgodsbegreppet slopas. Vidare införs i samma paragraf en principiellt viktig nyhet. Man öppnar nämligen möjligheten att tariffvägen besluta om särskilda fraktsedelsrutiner för trafik med länder som inte tillämpar CIM.

Art. 14

Artikeln innehåller bestämmelser om befordringsvägar och om tillämpliga tariffer. Enligt § 8 föreligger en skyldighet för järnvägen att under vissa omständigheter återbetala en del av frakten, när en felaktig tariff har tillämpats till följd av att avsändaren lämnat ofullständiga uppgifter. Bestämmelsen anses föråldrad och har därför strukits.

Artikeln behandlar godsets tillstånd, förpackning och märkning. I § 5 finns detaljerade föreskrifter om märkning och i § 6 ges bestämmelser om att visst gods i regel endast får transporteras som hel vagnslast. Det har ansetts att bestämmelser av detta slag har sin plats i t. ex. tarifferna snarare än i konventionstexten i den mån de inte kan undvaras helt. De har därför utmönstrats ur CIM.

Art. 24

Artikeln anger detaljerat de tillfällen när järnvägen har rätt att ta ut tilläggsfrakt och situationer när detta inte får ske. Det har ansetts att bestämmelser av detta slag inte hör hemma i konventionstexten utan bör kunna tas in i bestämmelser av lägre valör. Artikeln har därigenom kunnat förenklas.

Art. 27

Artikeln ger föreskrifter om leveransfrister. Ändringarna utgör en anpassning till att ilgodsbegreppet slopas.

Art. 29

Artikeln behandlar situationen att järnvägen av misstag har debiterat en felaktig fraktavgift. Om järnvägen har uppburit för höga fraktavgifter, skall den självant betala tillbaka det belopp som har betalats för mycket. På motsvarande sätt kan järnvägen kräva fyllnadsbetalning, om fraktavgifterna har satts till ett för lågt belopp. Enligt nu gällande ordning skall dock en sådan kostnadsreglering inte göras, om skillnaden mellan det debiterade beloppet och den fraktavgift som rätteligen bort utgå uppgår till fyra SDR (ca 32 kr.) eller mindre. Ändringen innebär att denna gräns höjs till åtta SDR (ca 64 kr.).

Art. 38

Järnvägen har i princip ett strikt ansvar för en skada som uppkommer till följd av att godset helt eller delvis går förlorat eller skadas under befordringen. Samtidigt är det varuhavarens uppgift att bevisa att skadefallet har inträffat under befordringen. Artikeln innehåller emellertid en särskild presumptionsregel till varuhavarens förmån. Den gäller vid s.k. nyinlämning. Härmed avses – även om termen nyinlämning kanske närmast för tanken till att godset förts ur järnvägens hand och därefter åter inlämnats till järnvägen – att godset efter avslutad järnvägsbefordran transporteras vidare enligt ett nytt befordringsavtal utan att sändningen har varit ur järnvägens besittning. En förutsättning för tillämpning av presumptionsregeln är att godset har nyinlämnats i samma skick som när det kom fram till nyinlämningsstationen.

I denna situation skall skador som konstaterats efter nyinlämningen antas ha uppstått under den befordran som har ägt rum efter nyinlämningen. Presumptionsregeln gäller när båda befordringarna faller under CIM. Den gäller vidare när bara den senare befordringen omfattas av CIM, under förutsättning att också en genomgående befordran från den ursprungliga avsändningsstationen till den slutliga bestämmelsestationen skulle ha omfattats av CIM.

Ändringen innebär att presumptionsregeln skall tillämpas i ytterligare en situation, nämligen när befodringsavtalet före nyinlämningen omfattades av en annan jämförbar internationell överenskommelse om genomgående internationell järnvägsbefordran som innehåller en motsvarande presumptionsregel.

Art. 65

Reglerna om avsändarens rätt att avgöra hur fraktkostnaderna skall betalas (art. 15), att belägga godset med efterkrav (art. 17) och att ändra befodringsavtalet under befordringen (art. 30) kan i tider av ekonomisk instabilitet ge upphov till betydande svårigheter vid avräkningen emellan järnvägarna. Enligt CIM får därför en medlemsstat ensidigt utfärda vissa inskränkande föreskrifter, om det ekonomiska eller finansiella läget i någon stat skulle medföra stora svårigheter att upprätthålla sedvanliga ekonomiska förbindelser mellan järnvägar i olika stater. Sådana inskränkande föreskrifter kan ha till syfte t.ex. att hindra att frakter erläggs i en valuta som snabbt sjunker i värde eller i sin helhet erläggs i det egna landets valuta med påföljd att en knapp reserv av utländsk valuta måste tas i anspråk för betalning av en utländsk järnvägs andel av frakten.

Bland annat kan föreskrivas att frakten för en sändning från en viss främmande stat måste vara betald åtminstone till den statens gräns, att en sändning från eller till en viss främmande stat inte får beläggas med efterkrav och att avsändaren inte får utnyttja sin rätt att ändra befodringsavtalet genom att omdestinera godset till ett annat bestämmelseland än det som ursprungligen har angetts. I stället för att själv meddela inskränkande föreskrifter kan en stat ge sina järnvägar rätt att med utländska järnvägar komma överens om att det i dessa järnvägars inbördes trafik skall gälla vissa avvikelser från fördragets bestämmelser om betalningen av frakten och om förfoganderätten under befordringen.

Ändringen innebär att möjligheterna till sådana avvikelser preciseras. En enskild stat skall inte längre kunna besluta om avvikelser. Det skall i stället krävas att minst två stater har kommit överens om inskränkningar av detta slag. Vidare får fortsättningsvis en föreskrift om att frakten måste vara betald för en sändning från eller till en stat som befinner sig i svårigheter inte avse en längre sträcka än till gränsen för denna stat. Om regeringarna bemyndigat sina järnvägar att komma överens om sådana avvikelser, skall det hädanefter vara möjligt att med kvalificerad majoritet fatta ett sådant beslut. En stat skall dock alltid ha möjlighet att med stöd av artikel 3 § 4 b) ensidigt föreskriva att vissa sändningar inte får befordras eller får befordras endast på vissa villkor.

Mitt förslag: Sverige skall inte anmäla några invändningar mot de ändringar av CIV och CIM som har beslutats av revisionsutskottet.

Remissinstanserna: Remissinstanserna har inte haft något att erinra mot de nu aktuella ändringarna.

Skälen för mitt förslag: De ändringar som nu har beslutats är av begränsad omfattning. I stor utsträckning innebär de endast att ett antal mycket detaljerade bestämmelser som knappast hör hemma i en internationell överenskommelse har rensats ut och att ett antal artiklar har disponerats om. De höjningar som görs av beloppsgränserna för järnvägarnas ansvarsskyldighet ligger väl i linje med Sveriges strävanden att förbättra transportkundernas ställning. Jag räknar också med att OTIF kommer att gå vidare på den vägen i det fortsatta revisionsarbetet. Jag bedömer det vidare som rationellt att upphäva distinktionen mellan fraktgods och ilgods vilken alltmer har förlorat i betydelse. Med hänsyn härtill anser jag att Sverige inte har anledning att göra någon invändning mot revisionsutskottets beslut om ändringar.

För det fall beslutet träder i kraft, dvs. om inte minst en tredjedel av medlemsstaterna gör invändning mot det, avser jag att återkomma med förslag till de lagändringar som beslutet föranleder.

Den beslutsordning som jag har funnit bör tillämpas i detta ärende är ganska tungrodd. Riksdagen har alltså först att ta ställning till om Sverige bör anmäla invändning mot det nu aktuella beslutet (se 10 kap. 2 och 4 §§ regeringsformen, RF). Om förutsättningar inträder för att beslutet skall träda i kraft, har riksdagen att i ett nytt ärende pröva frågan om att med svensk rätt införliva de ändringar som riksdagen redan har godtagit i sak.

För situationer av detta slag har 10 kap. 5 § andra stycket RF fått sin nuvarande utformning (prop. 1984/85:61). Enligt denna bestämmelse får riksdagen i samband med att en internationell överenskommelse införlivas med svensk rätt genom inkorporering föreskriva att framtida ändringar i överenskommelsen automatiskt skall gälla här i riket. En sådan förtida inkorporering får bara avse ändringar av begränsad omfattning.

Mot bakgrund av det anförda finns det enligt min mening anledning att närmare överväga i vilken utsträckning en sådan ordning som avses i 10 kap. 5 § andra stycket RF kan utnyttjas för införlivande av framtida ändringar i COTIF. Det är min avsikt att, om jag får anledning återkomma i frågan om en inkorporering av de nu aktuella ändringarna i CIV och CIM, samtidigt lägga fram de förslag som mina överväganden kan leda till.

4 Hemställan

Prop. 1989/90: 120

Jag hemställer att regeringen föreslår riksdagen att godkänna att Sverige inte anmäler några invändningar mot de ändringar i bihangen till 1980 års fördrag om internationell järnvägstrafik som har beslutats vid mötet den 14–21 december 1989 med revisionsutskottet vid Mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik.

5 Beslut

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

Förteckning över de remissinstanser som beretts tillfälle att yttra sig över förslagen till ändringar i 1980 års fördrag om internationell järnvägstrafik (COTIF)

Prop. 1989/90: 120
Bilaga 1

Justitiedepartementet har berett följande myndigheter och organisationer tillfälle att yttra sig: statens järnvägar, banverket, statens räddningsverk, konsumentverket, Folksam, Sjöassuradörernas förening, Svenska Försäkringsbolags Riksförbund, Sveriges Grossistförbund och Sveriges Speditörsförbund.

PROTOCOLE DES DECISIONS

adoptées par la Commission de révision au cours de sa première session tenue à Berne, du 14 au 21 décembre 1989

En application des articles 19 et 21 de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF), signée à Berne le 9 mai 1980, les représentants des Etats membres désignés en annexe et dûment habilités à cet effet se sont réunis au sein de la Commission de révision.

Au terme des discussions qui se sont tenues à Berne du 14 au 21 décembre 1989, au siège de l'Office central des transports internationaux ferroviaires, la Commission de révision a arrêté les dispositions suivantes:

I. Décisions de modifications de la COTIF relevant de la compétence de la Commission de révision.

La Commission de révision décide les modifications suivantes:

Article 17 CIV

Le § 3 est supprimé.

Article 19 CIV

Cet article a la teneur suivante:

”§ 1 Sauf exception prévue par les tarifs internationaux, l'enregistrement des bagages n'a lieu que sur la présentation de billets valables au moins jusqu'à la destination des bagages.

Lorsque les tarifs prévoient que des bagages peuvent être admis au transport sans présentation de billets, les dispositions des Règles uniformes fixant les droits et obligations du voyageur relatifs à ses bagages s'appliquent par analogie à l'expéditeur de bagages.

§ 2 Le chemin de fer se réserve la possibilité d'acheminer les bagages par un itinéraire différent de celui emprunté par le voyageur.

A la gare de départ, de même que dans les gares de correspondance où le bagage doit être transbordé, l'acheminement a lieu par le premier train approprié assurant le transport régulier des bagages.

L'acheminement des bagages ne peut avoir lieu dans les conditions indiquées ci-dessus que si les formalités exigées au départ ou en cours de route par les douanes ou d'autres autorités administratives ne s'y opposent pas.

§ 3 Sauf exception prévue par les tarifs internationaux, le prix du transport des bagages doit être payé lors de l'enregistrement.

§ 4 Les tarifs ou les horaires peuvent exclure ou limiter le transport de bagages dans certains trains ou certaines catégories de trains ou à destination et en provenance de certaines gares.

§ 5 Les formalités d'enregistrement des bagages non régies par le présent article sont déterminées par les prescriptions en vigueur à la gare chargée de l'enregistrement.”

Le texte du § 4, sous lettre c), est modifié comme suit:

”c) le jour et l’heure de la remise;”

Article 25 CIV.

Le texte du § 4 est modifié comme suit:

”§ 4 En cas d’application irrégulière d’un tarif ou d’erreur dans le calcul ou la perception du prix de transport et d’autres frais, le trop-perçu n’est restitué par le chemin de fer ou le moins-perçu versé à celui-ci que si la différence excède 2 unités de compte par billet ou par bulletin de bagages.”

Article 38 CIV

Le texte du § 1 lettre a) est modifié comme suit:

”a) si le montant du dommage est prouvé, une indemnité égale à ce montant sans qu’elle puisse toutefois excéder 40 unités de compte par kilogramme manquant de masse brute ou 600 unités de compte par colis;”

Article 41 CIV

Le texte du § 3 et de l’alinéa premier du § 4 est modifié comme suit:

”§ 3 ... ne peut excéder 8000 unités de compte ...

§ 4 ... l’indemnité totale à payer ne peut excéder 1000 unités de compte.”

Article 43 CIV

Le texte du § 3 est modifié comme suit:

”§ 3 En ce qui concerne les bagages, les intérêts ne sont dus que si l’indemnité excède 8 unités de compte par bulletin de bagages.”

Article 3 CIM

Prop. 1989/90: 120

Bilaga 2

Le texte du § 4 est modifié comme suit:

”§ 4 Lorsque l'autorité compétente a décidé que:

- a) le service sera supprimé ou suspendu en totalité ou en partie,
 - b) certains envois seront exclus ou admis seulement sous condition,
 - c) *certaines marchandises seront acceptées, en priorité, au transport,*
- ces mesures doivent être portées sans délai à la connaissance du public et des chemins de fer; ceux-ci en informent les chemins de fer des autres Etats en vue de leur publication.”

Article 11 CIM

Le texte des §§ 1 et 2 est modifié comme suit:

§ 1 ne concerne que le texte allemand

”§ 2 Le traitement conforme au § 1 doit avoir lieu immédiatement après la remise au transport de la totalité de la marchandise faisant l'objet de la lettre de voiture et, dans la mesure où les prescriptions en vigueur à la gare expéditrice le prévoient, le paiement des frais que l'expéditeur prend à sa charge ou le dépôt d'une garantie conformément à l'article 15, § 7.”

Article 12 CIM

Le § 2 a la teneur suivante:

§ 2 Les chemins de fer fixent le modèle uniforme de la lettre de voiture, qui doit comporter un duplicata pour l'expéditeur.

Pour certains trafics, notamment entre pays limitrophes, les chemins de fer peuvent prescrire, dans les tarifs, l'emploi d'une lettre de voiture de modèle simplifié.

Pour certains trafics avec des pays qui n'ont pas adhéré à la présente Convention, les tarifs peuvent prévoir le recours à une procédure spéciale.”

Article 14 CIM

Le § 8 est supprimé.

Article 19 CIM

Le § 5 a la teneur suivante:

”§ 5 Les dispositions complémentaires ou les tarifs règlent le marquage des colis par l'expéditeur.”

Le § 6 est supprimé.

Article 24 CIM

Le § 1 a la teneur suivante:

”§ 1 Sans préjudice du paiement de la différence du prix de transport et

d'une indemnité pour dommage éventuel, le chemin de fer peut percevoir:
a) une surtaxe égale à 1 unité de compte par kg de masse brute du colis entier:

1. en cas de désignation irrégulière, inexacte ou incomplète des matières et objets exclus du transport en vertu du RID;

2. en cas de désignation irrégulière, inexacte ou incomplète des matières et objets admis au transport sous condition en vertu du RID, ou d'observation de ses conditions.

Les dispositions complémentaires peuvent prévoir d'autres modes de calcul de la surtaxe, notamment une surtaxe forfaitaire pour les wagons de particuliers vides.

b) une surtaxe égale à 5 unités de compte par 100 kg de masse excédant la limite de charge, lorsque le wagon a été chargé par l'expéditeur."

Le § 2 est supprimé.

Le § 3 devient § 2.

Le § 4 devient § 3.

Le § 5 qui devient le § 4 a la teneur suivante:

"§ 4 Les dispositions complémentaires précisent les cas dans lesquels aucune surtaxe ne peut être perçue."

Article 27 CIM

Les §§ 2, 3 et 4 ont la teneur suivante:

"§ 2 A défaut d'indication des délais de livraison prévue au § 1, et sous réserve des paragraphes ci-après, les délais de livraison maxima sont les suivants:

a) pour les wagons complets:

délai d'expédition 12 heures;

délai de transport, par fraction indivisible de

400 km 24 heures;

b) pour les envois de détail

délai d'expédition 24 heures;

délai de transport, par fraction indivisible de

200 km 24 heures.

Toutes les distances se rapportent aux distances kilométriques d'application des tarifs.

§ 3 Le délai d'expédition n'est compté qu'une fois, quel que soit le nombre de chemins de fer empruntés. Le délai de transport est calculé sur la distance totale entre la gare expéditrice et la gare destinataire.

§ 4 Le chemin de fer peut fixer des délais supplémentaires d'une durée déterminée dans les cas suivants:

a) envois remis au transport ou livrables en dehors des gares;

b) envois empruntant:

1. des lignes dont l'écartement des rails est différent,

2. la mer ou les voies navigables intérieures,

3. une route s'il n'existe pas de liaison ferroviaire;

c) ...

d) ..."

Le § 6 a la teneur suivante:

”§ 6 Le délai de livraison commence à courir à minuit après l’acceptation au transport de la marchandise.”

Le § 8 a la teneur suivante:

”§ 8 Le délai de livraison est suspendu les dimanches et jours fériés légaux. Il est suspendu les samedis lorsque dans un Etat, les prescriptions en vigueur prévoient pour ceux-ci une suspension du délai de livraison en trafic ferroviaire intérieur.”

Le deuxième alinéa du § 9 est supprimé.

Article 29 CIM

Le § 1 a la teneur suivante:

”§ 1 En cas d’application irrégulière du tarif ou d’erreur dans le calcul ou la perception des frais, le moins-perçu doit être payé ou le trop-perçu restitué.

Le moins-perçu n’est versé et le trop-perçu n’est restitué que s’ils excèdent 8 unités de compte par lettre de voiture. La restitution est effectuée d’office.

Article 30 CIM

Le texte du § 2 est modifié comme suit:

”§ 2 Ces ordres doivent être donnés au moyen d’une déclaration, *dans la forme prescrite* par le chemin de fer.

Cette déclaration doit être reproduite et signée par l’expéditeur sur le duplicata de la lettre de voiture, qui doit être présenté au chemin de fer. *La signature peut être imprimée ou remplacée par le timbre de l’expéditeur.*

Tout ordre donné *dans une forme autre que celle prescrite* est nul.”

Article 31 CIM

Le texte du § 2 est modifié comme suit:

”§ 2 Ces ordres doivent être donnés au moyen d’une déclaration, *dans la forme prescrite* par le chemin de fer.

Tout ordre donné *dans une forme autre que celle prescrite* est nul.”

Le texte du § 3, lettre d) est modifié comme suit:

”d) désigné conformément au § 1 c) une personne et que celle-ci a retiré la lettre de voiture, *accepté la marchandise* ou fait valoir ses droits conformément à l’article 28, § 4.”

Article 33 CIM

Le texte du § 4 est modifié comme suit:

”§ 4 Si les instructions de l’expéditeur modifient la désignation du destinataire ou de la gare destinataire ou sont données à la gare où se trouve la

marchandise, l'expéditeur doit les inscrire sur le duplicata de la lettre de voiture et présenter celui-ci au chemin de fer."

Prop. 1989/90: 120
Bilaga 2

Article 34 CIM

Le texte du § 1 est modifié comme suit:

"§ 1 En cas d'empêchement à la livraison de la marchandise, *le chemin de fer* doit en prévenir sans délai l'expéditeur pour lui demander des instructions."

Le texte du § 2 est modifié comme suit:

"§ 2 Lorsque l'empêchement à la livraison cesse avant l'arrivée des instructions de l'expéditeur à la gare destinataire, la marchandise est livrée au destinataire. *L'expéditeur doit en être avisé sans délai.*"

Le § 5 est supprimé.

Les §§ 6, 7 et 8 deviennent les §§ 5, 6 et 7.

Article 38 CIM

Le texte du § 2 est complété par un alinéa 2 (nouveau) qui a la teneur suivante:

"Cette présomption est en outre applicable lorsque le contrat de transport antérieur à la réexpédition était soumis à une convention internationale comparable sur le transport international ferroviaire direct, et que celle-ci contient une même présomption de droit en faveur des envois expédiés conformément aux Règles uniformes."

Article 41 CIM

Le texte du § 1, lettres a) et b) est ainsi modifié:

"§ 1 ...

a) *deux pour cent de la masse pour les marchandises liquides ou remises au transport à l'état humide;*

b) *un pour cent de la masse pour les marchandises sèches."*

Le texte du § 4 est modifié comme suit:

"§ 4 En cas de perte totale de la marchandise *ou en cas de perte de colis*, il n'est fait aucune déduction résultant du déchet de route pour le calcul de l'indemnité."

Article 45 CIM

L'alinéa premier a la teneur suivante:

"Lorsque le chemin de fer accorde des conditions particulières de transport par des tarifs spéciaux ou exceptionnels comportant une réduction sur le prix de transport calculé d'après les tarifs généraux, il peut limiter l'indemnité due à l'ayant droit en cas de dépassement du délai de livraison, dans la mesure où une telle limitation est indiquée dans le tarif."

Les §§ 2 et 3 ont la teneur suivante:

”§ 2 Le chemin de fer expéditeur est responsable du prix de transport et des autres frais qu’il n’a pas encaissés, alors que l’expéditeur les avait pris à sa charge conformément à l’article 15.

§ 3 Si le chemin de fer destinataire livre la marchandise sans recouvrer les frais ou autres créances résultant du contrat de transport, il est responsable de ces montants.”

Article 65 CIM

Les §§ 1 et 2 ont la teneur suivante:

”§ 1 Si la situation économique et financière d’un état est de nature à provoquer de graves difficultés pour l’application du Titre VI, deux ou plusieurs autres Etats peuvent, par des accords, déroger aux articles 15, 17 et 30 en décidant, pour le trafic avec l’Etat en difficulté, que:

a) les envois au départ de chacun d’eux doivent obligatoirement être affranchis par l’expéditeur jusqu’aux frontières de l’Etat en difficulté, mais pas au-delà;

b) les envois à destination de chacun d’eux doivent obligatoirement être affranchis par l’expéditeur jusqu’aux frontières de l’Etat en difficulté, mais pas au-delà;

c) les envois à destination ou au départ de l’Etat en difficulté ne doivent être grevés d’aucun remboursement ni débours, sauf à les admettre dans les limites de montants déterminés;

d) l’expéditeur ne peut modifier le contrat de transport en ce qui concerne le pays de destination, l’affranchissement et le remboursement.

§ 2 Sous les conditions fixées au § 1 et avec l’autorisation de leurs Gouvernements, les chemins de fer qui sont en relation avec le chemin de fer de l’Etat en difficulté peuvent convenir d’une dérogation aux articles 15, 17, 30 et 31 dans leur trafic réciproque avec le chemin de fer de l’Etat en difficulté.

Une telle dérogation est décidée à la majorité des deux tiers des chemins de fer en relation avec le chemin de fer de l’Etat en difficulté.”

L’article 65 est complété par un nouveau § 5 qui a la teneur suivante:

”§ 5 Nonobstant les dispositions du présent article, chaque Etat peut prendre des mesures unilatérales conformément à l’article 3, § 4, lettre b).”

II. Proposition de modifications de la COTIF relevant de la compétence de l’Assemblée générale.

La Commission de révision propose à l’Assemblée générale de l’OTIF, les modifications suivantes:

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."

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 s'effectuent ...".

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 ..."

Article premier CIV

Modifier comme suit le § premier:

"§ 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)*."

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.*"

Article 17 CIV

Modifier le texte actuel du § 2 et créer un nouvel alinéa 2 de la teneur suivante:

"§ 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 parti-

culier 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 d'échangement et de livraison, ainsi que les obligations du conducteur en ce qui concerne son véhicule, le chargement et le déchargement"

Prop. 1989/90: 120
Bilaga 2

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 8000 (*) 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 1000 (*) unités de compte.

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

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

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

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

"§ 6 Les autres dispositions concernant la responsabilité pour les bagages sont applicables *au transport des véhicules automobiles*,"

Article 42 CIV

Compléter le texte de l'alinéa 2 comme suit:

"En cas de faute lourde, l'indemnité pour perte, avarie ou retard à la livraison des bagages *et pour retard au chargement ou à la livraison, perte ou avarie d'un véhicule automobile et des objets placés dans le véhicule* est toutefois limitée au double ...".

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 et de blessures de voyageurs est éteinte s'il ne signale

(*) Ces montants ont fait l'objet de décisions de la Commission de révision.

pas l'accident survenu au voyageur, dans les *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."

Prop. 1989/90: 120
Bilaga 2

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.*"

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."

(La dernière phrase tombe)

Article 40 CIM

Supprimer le § 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."

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 aux jour et lieu du paiement de l'indemnité."

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

1 Annexe

LISTE DES ETATS PRESENTS OU REPRESENTES A LA PREMIERE
SESSION DE LA COMMISSION DE REVISION

1. Albanie
2. Allemagne (République fédérale d')
3. Autriche
4. Belgique
5. Danemark
6. France
7. Grèce
8. Hongrie
9. Irlande
10. Italie
11. Liechtenstein
12. Luxembourg
13. Pays-Bas
14. Pologne
15. République démocratique allemande
16. Royaume-Uni
17. Suède
18. Suisse
19. Tchécoslovaquie
20. Yougoslavie

BESLUTSPROTOKOLL

antaget av revisionsutskottet vid dess första möte den 14–21 december 1989 i Bern.

I enlighet med artiklarna 19 och 21 i fördraget om internationell järnvägs- trafik (COTIF) som slutits i Bern den 9 maj 1980 har representanter för de medlemsstater som framgår av bilagan sammanträtt i revisionsutskottet.

Sedan överläggningarna, som pågått den 14–21 december 1989 i centralbyråns för internationell järnvägstrafik lokaler i Bern, avslutats, har revisionsutskottet fattat följande beslut.

I. Beslut om ändringar i COTIF som revisionsutskottet är behörigt att besluta om.

Revisionsutskottet beslutar om följande ändringar.

Artikel 17 CIV

§ 3 stryks.

Artikel 19 CIV

Denna artikel lyder som följer.

”§ 1 Om inte annat anges i de internationella tarifferna sker inskrivning av resgods endast mot företeende av en biljett som gäller minst till resgodsets bestämmelsestation.

Om det i tarifferna medges att resgods tas emot till befordran utan att biljett företes, har vad som föreskrivs i de enhetliga rättsreglerna om de resandes rättigheter och skyldigheter i fråga om resgodset motsvarande tillämpning på avsändaren av resgodset.

§ 2 Järnvägen förbehåller sig rätten att befordra resgodset en annan väg än den som den resande färdas.

Såväl från den station där inskrivningen äger rum som från en anslutningsstation där resgodset måste lastas om sker befordran med nästa resgodsförande tåg.

Vad som har sagts ovan om befordran av resgods är tillämpligt endast om hinder inte möter med hänsyn till de åtgärder som tullmyndigheter eller andra förvaltningsmyndigheter kräver före eller under befordringen.

§ 3 Om inte annat anges i de internationella tarifferna skall resgodsavgiften erläggas vid inskrivningen.

§ 4 I tarifferna eller tidtabellerna kan anges undantag eller inskränkningar i fråga om befordran av inskrivet resgods med vissa tåg eller tågslag eller till eller från vissa järnvägsstationer.

§ 5 I den mån inskrivningen av resgods inte är reglerad i denna artikel, tillämpas vid inskrivningen de bestämmelser som gäller på den station där inskrivningen äger rum.

Lydelsen av § 4 c) ändras enligt följande:

”c) dagen och timmen för inlämnandet;”

Artikel 25 CIV

Lydelsen av § 4 ändras enligt följande:

”§ 4 Om en tariff har tillämpats oriktigt eller något fel har gjorts när en befodringsavgift eller något annat belopp har beräknats eller uppburits, skall järnvägen inte betala tillbaka vad som har betalats för mycket eller kräva vad som har betalats för litet, om skillnaden inte överstiger 2 beräkningsenheter för varje biljett eller resgodsbevis.”

Artikel 38 CIV

Lydelsen av § 1 a) ändras enligt följande:

”a) om skadans storlek är bevisad, en ersättning som motsvarar skadan, dock högst 40 beräkningsenheter per kilogram av förlusten i bruttovikt eller 600 beräkningsenheter per kolli;”

Artikel 41 CIV

Lydelsen av § 3 och av § 4 första stycket ändras enligt följande:

”§ 3” ... får inte överstiga 8000 beräkningsenheter ...

§ 4 .. Den sammanlagda skadeersättningen skall inte överstiga 1000 beräkningsenheter ...”

Artikel 43 CIV

Lydelsen av § 3 ändras enligt följande:

”§ 3 I fråga om inskrivet resgods utgår ränta endast om ersättningsbeloppet överstiger 8 beräkningsenheter per resgodsbevis.”

Lydelsen av § 4 ändras enligt följande:

”§ 4 Om en behörig myndighet har föreskrivit att

a) trafiken varaktigt eller tillfälligt skall inställas eller inskränkas,

b) vissa sändningar inte får befordras eller får befordras endast på vissa villkor,

c) visst gods skall ha företräde till befordran,

skall allmänheten och järnvägarna genast underrättas om detta. Järnvägarna skall underrätta järnvägarna i de andra staterna, som i sin tur skall offentliggöra föreskriften.”

Artikel 11 CIM

Lydelsen av §§ 1 och 2 ändras enligt följande:

”§ 1 Berör endast den tyska texten.

”§ 2 Erkännandet enligt § 1 skall ske omedelbart efter det att allt gods som fraktsedeln avser har lämnats till befordran och, i den mån det föreskrivs i de bestämmelser som gäller för avsändningsstationen, avsändaren har betalat de belopp som belöper på honom eller har deponerat ett garantibelopp enligt artikel 15 § 7.”

Artikel 12 CIM

§ 2 lyder som följer:

”§ 2 Järnvägarna skall fastställa fraktsedelsblanketter. De skall omfatta en dubblett för avsändaren.

För viss trafik, särskilt mellan grannländer, får järnvägarna i tarifferna föreskriva att en förenklad fraktsedel skall användas.

För viss trafik med länder, som inte har anslutit sig till detta fördrag, kan tarifferna föreskriva användning av ett särskilt förfarande.”

Artikel 14 CIM

§ 8 stryks.

Artikel 19 CIM

§ 5 lyder som följer:

”§ 5 Tilläggsbestämmelserna eller tarifferna föreskriver hur avsändaren skall märka kollina.”

§ 6 stryks.

Artikel 24 CIM

§ 1 lyder som följer:

”§ 1 Utan inskränkning i rätten att ta ut fraktskillnad och ersättning för skada får järnvägen ta ut tilläggsfrakt enligt följande:

a) tilläggsfrakt utgår med en beräkningsenhet per kilogram av hela kollits bruttovikt:

1. när en oriktig, otydlig eller ofullständig beskrivning har lämnats av ämnen och föremål som enligt RID är uteslutna från befordran;

2. när en oriktig, otydlig eller ofullständig beskrivning har lämnats av ämnen eller föremål som tas emot till befordran på de villkor som anges i RID, eller när dessa villkor inte har uppfyllts.

Tilläggsbestämmelserna kan ange andra beräkningsgrunder för tilläggsfrakten, särskilt en schablon tilläggsfrakt för tomma privatvagnar.

b) tilläggsfrakt utgår med fem beräkningsenheter per 100 kilogram utöver lastgränsen, när vagnen har lastats av avsändaren.”

§ 2 stryks.

§ 3 blir § 2.

§ 4 blir § 3.

§ 5 blir § 4 och lyder som följer:

”§ 4 Tilläggsbestämmelserna preciserar de fall i vilka ingen tilläggsfrakt får tas ut.”

Artikel 27 CIM

§§ 2, 3 och 4 lyder som följer:

”§ 2 Saknas föreskrifter om sådana leveransfrister som avses i § 1, gäller följande maximala leveransfrister, om inte annat följer av vad som sägs i de följande paragraferna:

a) för hela vagnslaster:

expedieringsfrist 12 timmar,
befordringsfrist för varje påbörjad sträcka av

400 km 24 timmar;

b) för styckeogodssändningar:

expedieringsfrist 24 timmar,
befordringsfrist för varje påbörjad sträcka av

200 km 24 timmar.

Samtliga avstånd avser tariffkilometer.

§ 3 Expedieringsfristen räknas endast en gång oavsett antalet järnvägar som berörs. Befordringsfristen beräknas för hela avståndet mellan avsändningsstationen och bestämmelsestationen.

§ 4 Järnvägen får fastställa tilläggsfrister av viss bestämd längd i följande fall:

a) för sändningar som lämnas till befordran eller lämnas ut utanför stationerna;

b) för sändningar som befordras:

1. över en linje med avvikande spårvidd,

2. över hav eller på inre vattenvägar,

3. på landsväg, om någon järnvägsförbindelse inte finns.

c) ...

d) ...”

§ 6 lyder som följer:

”§ 6 Leveransfristen börjar löpa vid midnatt efter det att godset har tagits emot till befordran.”

Prop. 1989/90: 120
Bilaga 2

§ 8 lyder som följer:

”§ 8 Leveransfristen avbryts på söndagar och helgdagar och dagar som enligt lag jämställs med helgdagar. Den avbryts på lördagar, när det i de bestämmelser som gäller i en stat föreskrivs att leveransfristen skall avbrytas lördagar i inrikes järnvägstrafik.”

I § 9 stryks andra stycket.

Artikel 29 CIM

§ 1 lyder som följer:

”§ 1 Om *tariffen* har tillämpats oriktigt eller något fel har gjorts när någon avgift har beräknats eller uppburits, skall det för litet erlagda beloppet krävas in eller det för mycket erlagda beloppet betalas tillbaka.

Ett för litet betalat belopp skall krävas eller ett för mycket betalat belopp skall betalas tillbaka endast om beloppet överstiger 8 beräkningsenheter per fraktsedel. Återbetalningen skall ske utan anfordran.

Artikel 30 CIM

Lydelsen av § 2 ändras enligt följande:

”§ 2 Sådana anvisningar skall meddelas genom en förklaring i den *form som föreskrivs av järnvägen*.

Förklaringen skall av avsändaren föras in och undertecknas på fraktsedelsdubblotten, som skall visas upp för järnvägen. *Underskriften kan vara tryckt eller ersättas av avsändarens stämpel.*

En anvisning som har meddelats i någon annan form än som har föreskrivits är ogiltig.”

Artikel 31 CIM

Lydelsen av § 2 ändras enligt följande:

”§ 2 Sådana anvisningar skall meddelas genom en förklaring i den *form som föreskrivs av järnvägen*.

En anvisning som meddelas i någon annan form än vad som har föreskrivits är ogiltig.”

Lydelsen av § 3 d) ändras enligt följande:

”d) angett en person enligt § 1 c) och denne har övertagit fraktsedeln, *tagit emot godset* eller gjort gällande sina rättigheter enligt artikel 28 § 4.”

Artikel 33 CIM

Lydelsen av § 4 ändras enligt följande:

”§ 4 Om *avsändarens* anvisningar innebär ändring av mottagare eller bestämmelsestation eller meddelas till den station där godset finns, skall avsändaren föra in dem i fraktsedelsdubblotten och visa upp denna för järnvägen.”

Lydelsen av § 1 ändras enligt följande:

”§ 1 Om det föreligger hinder mot godsets utlämning, skall *järnvägen* omedelbart underrätta avsändaren om detta och begära anvisningar av honom.”

Lydelsen av § 2 ändras enligt följande:

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

§ 5 stryks.

§§ 6, 7 och 8 blir §§ 5, 6 och 7.

Artikel 38 CIM

§ 2 kompletteras med ett nytt andra stycke som lyder som följer:

”Ett sådant antagande gäller vidare, när befodringsavtalet före nyinlämningen omfattades av en annan jämförbar internationell överenskomst om genomgående internationell järnvägsbefordran och denna innehåller ett likadant antagande till förmån för försändelser som det som gäller enligt de enhetliga rättsföreskrifterna.”

Artikel 41 CIM

Lydelsen av § 1 a) och b) ändras enligt följande:

”§ 1 ...

a) *två procent av vikten för flytande varor eller för gods som har lämnats in för befordran i fuktigt tillstånd;*

b) *en procent av vikten för torra godsslag.*”

Lydelsen av § 4 ändras enligt följande:

”§ 4 Om godset har gått helt förlorat *eller enskilda kollin har gått förlorade* skall inget avdrag göras för svinn när ersättningen skall beräknas.”

Artikel 45 CIM

Första stycket lyder som följer:

”När järnvägen medger särskilda befodringsvillkor genom special- eller undantagstariffer som innebär en nedsättning av den frakt som följer av de allmänna tarifferna, får järnvägen begränsa den ersättning som tillkommer den skadelidande vid överskridande av leveransfristen i den mån en sådan begränsning anges i tariffen.”

Artikel 59 CIM

§§ 2 och 3 lyder som följer:

”§ 2 Avsändningsjärnvägen svarar för befodringsavgifter och andra

kostnader, som den inte har tagit ut av avsändaren, om denne enligt artikel 15 har åtagit sig att stå för dem.

§ 3 Om bestämmelsejärnvägen lämnar ut godset utan att ta upp betalning för avgifter eller andra fordringar som grundas på beforderingsavtalet, svarar den för dessa belopp.”

Artikel 65 CIM

§§ 1 och 2 lyder som följer:

”1 § Om det ekonomiska och finansiella läget i en stat medför allvarliga svårigheter att tillämpa avdelning VI, får två eller flera andra stater komma överens om avvikelser från artiklarna 15, 17 och 30 genom att för trafiken med den stat som befinner sig i svårigheter bestämma

a) att för försändelser från var och en av dessa stater kostnaderna till gränsen till den stat som befinner sig i svårigheter men inte längre skall vara betalda av avsändaren;

b) att för försändelser till var och en av dessa stater kostnaderna till gränsen till den stat som befinner sig i svårigheter men inte längre skall vara betalda av avsändaren;

c) att försändelser till och från den stat som befinner sig i svårigheter varken får beläggas med efterkrav eller belastas med förskott, eller att efterkrav eller förskott får tillåtas endast intill vissa belopp;

d) att avsändaren inte får ändra beforderingsavtalet i fråga om bestämmelselandet, fraktbetalningen eller efterkravet.

§ 2 Under de förutsättningar som anges i § 1 och med sina regeringars bemyndiganden kan de järnvägar, som står i förbindelse med järnvägen i den stat som befinner sig i svårigheter, komma överens om att i sin ömsesidiga trafik med denna järnväg avvika från artiklarna 15, 17, 30 och 31.

En sådan avvikelse skall beslutas med en majoritet om två tredjedelar av de järnvägar som står i förbindelse med järnvägen i den stat som befinner sig i svårigheter.”

Artikeln 65 kompletteras med en ny § 5 som lyder som följer:

”§ 5 Oaktat bestämmelserna i denna artikel kan varje stat tillgripa ensidiga åtgärder med stöd av artikel 3 § 4 b).”

II. Förslag till ändringar av COTIF som faller under generalförsamlingens kompetens.

Revisionsutskottet föreslår generalförsamlingen av OTIF följande ändringar:

1 bilaga

Förteckning över de stater som varit närvarande eller representerats vid revisionsutskottets första möte

1. Albanien
2. Förbundsrepubliken Tyskland
3. Österrike
4. Belgien
5. Danmark
6. Frankrike
7. Grekland
8. Ungern
9. Irland
10. Italien
11. Liechtenstein
12. Luxemburg
13. Nederländerna
14. Polen
15. Tyska Demokratiska Republiken
16. Storbritannien
17. Sverige
18. Schweiz
19. Tjeckoslovakien
20. Jugoslavien