

Regeringens proposition

1984/85: 33

med förslag till lag om internationell järnvägstrafik m. m.;

beslutad den 18 oktober 1984.

Regeringen föreslår riksdagen att anta de förslag som har tagits upp i bifogade utdrag av regeringsprotokoll ovannämnda dag.

På regeringens vägnar

OLOF PALME

STEN WICKBOM

Propositionens huvudsakliga innehåll

Internationell järnvägsbefordran regleras i tre internationella överenskommelser, 1970 års fördrag om godsbefordran med järnväg (CIM), 1970 års fördrag om befordran med järnväg av resande och resgods (CIV) samt 1966 års konvention om järnvägs ansvarighet i fall resande dödas eller skadas (den s. k. tilläggskonventionen till CIV). Ett trettioital stater, däribland Sverige, har tillträtt samtliga dessa fördrag. CIV och CIM har införlivats med svensk rätt genom lagen (1974: 744) om verkställighet av utländsk dom som meddelats enligt vissa internationella järnvägsfördrag m. m. och kungörelsen (1974: 748) om internationell järnvägstransport. Tilläggskonventionens regler har till sina huvuddelar införlivats genom lagen (1976: 58) om järnvägs ansvarighet vid befordran av resande. Regeringen i 1976 års lag har förts över till det förslag till en ny järnvägstrafiklag som f. n. behandlas av riksdagen (prop. 1983/84: 117).

År 1980 slöts ett nytt fördrag om internationell järnvägstrafik (Convention relative aux transports internationaux ferroviaires, COTIF). Genom detta fördrag bildas en ny organisation, Mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik (l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires, OTIF), med säte i Bern. COTIF träder i kraft den 1 maj 1985. Det nya fördraget skall ersätta de tre nyssnämnda fördragen.

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). Till CIM hör fyra underbilagor med reglementen om internationell

järnvägsbefordran av farligt gods (RID), av privatvagnar (RIP), av containrar (RICO) och av expressgods (RIEx).

I propositionen föreslås att Sverige skall tillträda 1980 års fördrag. Vidare läggs fram förslag till en ny lag om internationell järnvägstrafik. Genom denna lag införlivas de delar av COTIF som innehåller materiella bestämmelser med svensk rätt. Detta sker genom föreskrifter om att bilag A och bilag B skall tillämpas som svensk lag. Undantag görs för reglementet om internationell järnvägsbefordran av farligt gods (RID). Avsikten är att RID skall införlivas med svensk rätt genom förordning. Den föreslagna lagen innehåller dessutom regler om verkställighet av utländska domar.

Ändringar i det nya fördraget kan i vissa hänseenden beslutas av två särskilda utskott inom OTIF, revisionsutskottet och fackutskottet för befordran av farligt gods. Ändringar som har beslutats av något av dessa utskott blir bindande för alla stater som är medlemmar i OTIF, om inte minst en tredjedel av dessa stater inom viss tid har anmält till organisationens sekretariat (centralbyrån) att de inte godtar ändringen. I propositionen behandlas de konstitutionella problem som uppstår till följd av detta ändringsförfarande.

Den föreslagna nya lagen ersätter 1974 års lag och 1974 års kungörelse.

I anslutning till förslaget till lag om internationell järnvägstrafik föreslås vissa ändringar i bl. a. den järnvägstrafiklag som f. n. behandlas av riksdagen.

Den nya lagstiftningen föreslås träda i kraft den 1 maj 1985.

De flesta lagförslagen i denna proposition har granskats av lagrådet. Propositionen innehåller därför tre huvuddelar: lagrådsremissen (s. 150), lagrådets yttrande (s. 268) och föredragande statsrådets ställningstagande till lagrådets synpunkter samt skälen för de lagförslag som inte har granskats av lagrådet (s. 278).

Den som vill ta del av samtliga skäl för lagförslagen måste därför läsa alla tre delarna.

1 Förslag till

Lag om internationell järnvägstrafik

Härigenom föreskrivs följande.

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

2 § I fråga om sådan internationell järnvägsbefordran av resande som avses i bihang A till fördraget gäller bihanget i dess franska lydelse som svensk lag. Beträffande ansvarigheten för skada vid befordran av resande gäller dock 1 och 2 kap. järnvägstrafiklagen (1984:000) 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 bihanget, med undantag av bestämmelserna i bilaga I (RID), i dess franska lydelse som svensk lag.

4 § En utländsk dom som grundas på fördraget får verkställas i Sverige, om domen

1. har meddelats av en domstol som är behörig enligt fördraget,
2. har vunnit laga kraft,
3. får verkställas enligt reglerna i det land där den har meddelats och
4. har förklarats verkställbar efter ansökan enligt 5 §.

En förlikning i tvist angående en befordran som omfattas av fördraget likställs med en sådan dom som avses i första stycket, om förlikningen har träffats inför en domstol som är behörig enligt fördraget. Detsamma gäller en skiljedom som har meddelats enligt fördraget och som gäller ett trafikföretag eller en trafikant.

Första och andra styckena gäller inte i fråga om ett åläggande för käranden att, förutom rättegångskostnader, betala skadestånd på grund av att hans talan har ogillats.

5 § Ansökan om verkställighet görs hos Svea hovrätt.

Vid ansökningen skall fogas

1. exekutionstiteln i original eller i avskrift som har bestyrkts av en behörig myndighet,
2. förklaring av en behörig myndighet i den stat där exekutionstiteln har upprättats att den avser tvist angående befordran som omfattas av fördraget och att den får verkställas i den nämnda staten samt, i fråga om domstols dom, att den har vunnit laga kraft.

Hovrätten får förelägga sökanden att ge in de ytterligare handlingar som behövs för hovrättens prövning av saken. Om det finns anledning till det, får hovrätten kräva att de handlingar som har fogats till ansökningen skall förses med bevis om utfärdarens behörighet. Beviset skall vara utställt av en svensk beskickning eller konsul eller av chefen för justitieförvaltningen i den stat där exekutionstiteln har upprättats.

Om en handling i ärendet inte är avfattad på svenska, danska eller norska, skall handlingen åtföljas av en bestyrkt översättning till svenska. Hovrätten får medge undantag från kravet på översättning.

6 § En ansökan om verkställighet får inte bifallas utan att motparten har beretts tillfälle att yttra sig över ansökningen.

Om ansökningen bifalls, får verkställighet äga rum som för en svensk domstols lagakraftgående dom, om inte högsta domstolen förordnar annat efter besvär över hovrättens beslut.

Den sak som har avgjorts genom en sådan dom som avses i 4 § första stycket 1 eller genom en sådan förlikning eller skiljedom som avses i 4 § andra stycket får inte prövas på nytt.

7 § Om ett sådant skiljeförfarande som avses i fördraget inleds, avbryts preskription med den verkan som anges i 7 § preskriptionslagen (1981: 130).

8 § Om ett utländskt trafikföretag har en fordran mot ett trafikföretag i Sverige på grund av en befordran som omfattas av fördraget, får fordringen beläggas med kvarstad eller utmätas endast på grund av ett avgörande av en domstol i den stat till vilken det utländska företaget hör.

9 § Om en utländsk järnväg äger rullande materiel som finns i Sverige, får materielen beläggas med kvarstad eller utmätas endast på grund av ett avgörande av en domstol i den stat till vilken den utländska järnvägen hör. Detsamma gäller i fråga om andra föremål som tillhör en utländsk järnväg och är avsedda att användas vid befordran, såsom containrar, lastredskap och presenningar.

En privatvagn, vars registrerade innehavare inte har hemvist i Sverige, får beläggas med kvarstad eller utmätas endast på grund av ett avgörande av en domstol i den stat där innehavaren har sitt hemvist. Detsamma gäller i fråga om föremål i vagnen som är avsedda att användas vid befordran och som tillhör innehavaren.

10 § Kan parterna i fall som avses i bihang A artikel 48 § 2 eller i bihang B artikel 52 § 2 inte enas om en viss sakkunnig, skall tingsrätten i den ort där godset eller resgodset finns efter ansökan förordna sakkunnig.

Denna lag träder i kraft den 1 maj 1985. Genom lagen upphävs

1. lagen (1974: 744) om verkställighet av utländsk dom som meddelats enligt vissa internationella järnvägsfördrag m. m.,

2. kungörelsen (1974: 748) om internationell järnvägstransport.

I fråga om en dom eller fordran som grundas på något av de fördrag som avses i de upphävda författningarna eller i övergångsföreskrifterna till den upphävda lagen tillämpas dock äldre bestämmelser.

Fördrag om
internationell järnvägstrafik
(COTIF)

**CONVENTION
RELATIVE AUX TRANSPORTS IN-
TERNATIONAUX FERROVIARIES
(COTIF)**

Les parties contractantes, réunies en application de l'article 69, § 1 de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (CIM) et de l'article 64, § 1 de la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV) du 7 février 1970 ainsi qu'en application de l'article 27 de la Convention additionnelle à la CIV relative à la responsabilité du chemin de fer pour la mort et les blessures de voyageurs du 26 février 1966,

- convaincues de l'utilité d'une organisation internationale,
 - reconnaissant la nécessité d'adapter les dispositions du droit des transports aux besoins économiques et techniques,
- sont convenues de ce qui suit :

**TITRE PREMIER
GÉNÉRALITÉS**

Article premier

Organisation intergouvernementale

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

Le siège de l'Organisation est fixé à Berne.

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

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

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

**FÖRDRAG
OM INTERNATIONELL JÄRNVÄGS-
TRAFIK (COTIF)**

De fördragslutande parterna, som har samlats i enlighet med artikel 69 § 1 i det internationella fördraget den 7 februari 1970 om godsbefordran med järnväg (CIM), artikel 64 § 1 i det internationella fördraget samma dag om befordran med järnväg av resande och resgods (CIV) och artikel 27 i tilläggskonventionen den 26 februari 1966 till CIV om järnvägs ansvarighet i fall resande dödas eller skadas,

- som är övertygade om nyttan av en internationell organisation,
 - som erkänner nödvändigheten av att anpassa de transporträttsliga bestämmelserna till de ekonomiska och tekniska behoven,
- har kommit överens om följande.

**AVDELNING I
ALLMÄNNA BESTÄMMELSER**

Artikel 1

Mellanstatlig organisation

§ 1. Parterna i detta fördrag bildar i egenskap av medlemsstater Mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik (OTIF), i det följande benämnd "organisationen".

Organisationen har sitt säte i Bern.

§ 2. Organisationen är juridisk person. Den kan bland annat sluta avtal, förvärva och avyttra fast och lös egendom och föra talan i rättegång.

Organisationen, dess anställda, sakkunniga som den anlitar och medlemsstaternas företrädare åtnjuter, när detta är nödvändigt för att de skall kunna fullgöra sina uppdrag, privilegier och immunitet i enlighet med vad som föreskrivs i det protokoll som har fogats till fördraget och som utgör en integrerande del av detta.

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

§ 3. Les langues de travail de l'Organisation sont le français et l'allemand.

Article 2

But de l'Organisation

§ 1. L'Organisation a essentiellement pour but d'établir un régime de droit uniforme applicable aux transports des voyageurs, des bagages et des marchandises en trafic international direct entre les Etats membres, empruntant des lignes ferroviaires, ainsi que de faciliter l'exécution et le développement de ce régime.

§ 2. Le régime de droit prévu au § 1 peut également être appliqué aux transports internationaux directs empruntant, en sus des lignes ferroviaires, des lignes sur les voies terrestres et maritimes et les voies d'eau intérieures.

Article 3

Règles uniformes CIV et CIM

§ 1. Les transports en trafic international direct sont soumis :

– aux « Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs et des bagages (CIV) », formant l'Appendice A à la Convention;

– aux « Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM) », formant l'Appendice B à la Convention.

§ 2. Les lignes visées à l'article 2, sur lesquelles s'effectuent ces transports, sont inscrites sur deux listes : liste des lignes CIV et liste des lignes CIM.

§ 3. Les entreprises dont relèvent les lignes visées à l'article 2, § 2, inscrites sur ces listes, ont les mêmes droits et obligations que ceux qui découlent pour les chemins de fer des Règles uniformes CIV et CIM, sous réserve des dérogations résultant des conditions d'exploitation propres à chaque mode de transport et publiées dans les mêmes formes que les tarifs.

Toutefois, les règles de responsabilité ne peuvent faire l'objet de dérogations.

§ 4. Les Règles uniformes CIV et CIM, y compris leurs Annexes, font partie intégrante de la Convention.

§ 3. Organisationen arbetsspråk är franska och tyska.

Artikel 2

Organisationens ändamål

§ 1. Organisationen har främst till ändamål att upprätta en enhetlig rättsordning för befordran av resande, resgods och gods i genomgående internationell trafik mellan medlemsstaterna som utförs på järnvägslinjer samt att underlätta genomförandet och utvecklingen av denna rättsordning.

§ 2. Den rättsordning som avses i § 1 kan tillämpas också på genomgående internationell befordran som utförs, förutom på järnvägslinjer, på andra linjer till lands, linjer till sjöss eller linjer på inre vattenvägar.

Artikel 3

Enhetliga rättsregler CIV och CIM

§ 1. På genomgående internationell befordran tillämpas

– "Enhetliga rättsregler för avtal om internationell järnvägsbefordran av resande och resgods (CIV)", vilka utgör Bihang A till fördraget;

– "Enhetliga rättsregler för avtal om internationell järnvägsbefordran av gods (CIM)", vilka utgör Bihang B till fördraget.

§ 2. De linjer som avses i artikel 2 och används för sådan befordran anges i två listor, listan för CIV-linjer och listan för CIM-linjer.

§ 3. Ett företag som trafikerar sådana linjer som avses i artikel 2 § 2 och som är upptagna på dessa listor har samma rättigheter och skyldigheter som enligt de enhetliga rättsreglerna CIV och CIM gäller för järnväg, dock med de avvikelser som föranleds av förhållanden som är säregna för befordrings-sättet i fråga och som har offentliggjorts på samma sätt som tarifferna.

Avvikelser får dock inte göras från reglerna om ansvarighet.

§ 4. De enhetliga rättsreglerna CIV och CIM utgör med tillhörande bilagor en integrerande del av fördraget.

*Article 4**Définition de la notion « Convention »*

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

TITRE II STRUCTURE ET FONCTIONNEMENT

*Article 5**Organes*

Le fonctionnement de l'Organisation est assuré par les organes ci-après :

- Assemblée générale,
- Comité administratif,
- Commission de révision,
- Commission d'experts pour le transport des marchandises dangereuses,
- Office central des transports internationaux ferroviaires (OCTI).

*Article 6**Assemblée générale*

§ 1. L'Assemblée générale se compose des représentants des Etats membres.

§ 2. L'Assemblée générale

- a) établit son règlement intérieur;
- b) détermine la composition du Comité administratif conformément à l'article 7, § 1;
- c) émet des directives concernant l'activité du Comité administratif et de l'Office central;
- d) fixe, par période quinquennale, le montant maximal que peuvent atteindre les dépenses annuelles de l'Organisation ou émet des directives relatives à la limitation de ces dépenses;
- e) décide, conformément à l'article 19, § 2, sur les propositions tendant à modifier la Convention;
- f) décide sur les demandes d'adhésion qui lui sont soumises en vertu de l'article 23, § 2;
- g) décide sur les autres questions inscrites à l'ordre du jour conformément au § 3.

§ 3. L'Office central convoque l'Assemblée générale une fois tous les cinq ans ou à la demande d'un tiers des Etats membres, ainsi

*Artikel 4**Begreppet "fördrag"*

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

AVDELNING II UPPBYGGNAD OCH VERKSAMHET

*Artikel 5**Organ*

Organisationens verksamhet utövas genom följande organ:

- generalförsamlingen
- administrativa kommittén
- revisionsutskottet
- fackutskottet för befordran av farligt gods

centralbyrån för internationell järnvägstrafik (OCTI).

*Artikel 6**Generalförsamlingen*

§ 1. Generalförsamlingen består av medlemsstaternas företrädare.

§ 2. Generalförsamlingen

- a) fastställer sin egen arbetsordning;
- b) beslutar om sammansättningen av administrativa kommittén enligt artikel 7 § 1;
- c) utfärdar riktlinjer för administrativa kommitténs och centralbyråns verksamhet;
- d) fastställer för perioder på fem år det belopp till vilket organisationens årliga utgifter högst får uppgå eller utfärdar riktlinjer för begränsning av utgifterna;
- e) beslutar enligt artikel 19 § 2 angående förslag till ändring av fördraget;
- f) beslutar angående sådana framställningar om anslutning som har hänskjutits till generalförsamlingen enligt artikel 23 § 2;
- g) beslutar i andra frågor som tagits upp på dagordningen enligt § 3.

§ 3. Centralbyrån skall sammankalla generalförsamlingen vart femte år eller när en tredjedel av medlemsstaterna begär det samt

que dans les cas prévus aux articles 19, § 2 et 23, § 2 et adresse aux Etats membres le projet de l'ordre du jour, au plus tard trois mois avant l'ouverture de la session.

§ 4. A l'Assemblée générale, le quorum est atteint lorsque la majorité des Etats membres y sont représentés.

Un Etat membre peut se faire représenter par un autre Etat membre; toutefois, un Etat ne peut représenter plus de deux autres Etats.

§ 5. Les décisions de l'Assemblée générale sont prises à la majorité des Etats membres représentés lors du vote.

Toutefois, pour l'application du § 2 d) et du § 2 e), dans ce dernier cas lorsqu'il s'agit des propositions de modification de la Convention proprement dite et du Protocole, la majorité requise est celle des deux tiers.

§ 6. En accord avec la majorité des Etats membres, l'Office central invite aussi des Etats non membres à participer, avec voix consultative, aux sessions de l'Assemblée générale.

En accord avec la majorité des Etats membres, l'Office central invite à participer, avec voix consultative, aux sessions de l'Assemblée générale, des organisations internationales ayant compétence en matière de transport ou s'occupant de problèmes inscrits à l'ordre du jour.

§ 7. Avant les sessions de l'Assemblée générale et suivant les directives du Comité administratif, la Commission de révision est convoquée pour procéder à l'examen préliminaire des propositions visées à l'article 19, § 2.

Article 7

Comité administratif

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

La Confédération suisse dispose d'un siège permanent et assume la présidence du Comité. Les autres Etats sont nommés pour cinq ans. La composition du Comité est déterminée pour chaque période quinquennale, en tenant compte notamment d'une équitable répartition géographique. Aucun Etat membre ne peut faire partie du Comité pendant plus de deux périodes consécutives.

i de fall som anges i artiklarna 19 § 2 och 23 § 2; den skall tillställa medlemsstaterna förslag till dagordning senast tre månader före mötets början.

§ 4. Generalförsamlingen är beslutsässig när majoriteten av medlemsstaterna är företrädda.

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

§ 5. Generalförsamlingen fattar sina beslut med enkel majoritet bland de medlemsstater som är företrädda vid omröstningen.

För beslut enligt § 2 d) och för sådant beslut enligt § 2 e) som gäller förslag till ändring i själva fördraget eller i protokollet krävs dock två tredjedels majoritet.

§ 6. Efter samtycke av en majoritet av medlemsstaterna inbjuder centralbyrån även stater som inte är medlemmar att utan rösträtt delta i generalförsamlingens möten.

Efter samtycke av en majoritet av medlemsstaterna inbjuder centralbyrån internationella organisationer som har behörighet i transportfrågor eller befattar sig med frågor som står på dagordningen att utan rösträtt delta i generalförsamlingens möten.

§ 7. Före generalförsamlingens möten skall revisionsutskottet inkallas enligt administrativa kommitténs anvisningar för att utföra en förberedande prövning av de förslag

Artikel 7

Administrativa kommittén

§ 1. Administrativa kommittén består av företrädare för elva medlemsstater.

Schweiziska Edsförbundet är ständig medlem av kommittén och innehar ordförandeskapet. De övriga staterna utses för en tid av fem år. Kommitténs sammansättning bestäms för varje femårsperiod, varvid hänsyn särskilt skall tas till en skäligen geografisk fördelning. En medlemsstat får inte tillhöra kommittén under mer än två perioder i följd.

Si une vacance se produit, le Comité désigne un autre Etat membre pour le reste de la période.

Chaque Etat membre faisant partie du Comité désigne un délégué; il peut également désigner un délégué suppléant.

§ 2. Le Comité

- a) établit son règlement intérieur;
- b) conclut l'accord de siège;

c) établit le règlement concernant l'organisation, le fonctionnement et le statut du personnel de l'Office central;

d) nomme, en tenant compte de la compétence des candidats et d'une équitable répartition géographique, le directeur général, le vice-directeur général, les conseillers et les conseillers-adjoints de l'Office central; celui-ci informe en temps utile les Etats membres de toute vacance relative à ces postes; le Gouvernement suisse présente des candidatures pour les postes de directeur général et de vice-directeur général;

e) contrôle l'activité de l'Office central tant sur le plan administratif que sur le plan financier;

f) veille à la bonne application, par l'Office central, de la Convention ainsi que des décisions prises par les autres organes; il préconise, s'il y a lieu, les mesures propres à faciliter l'application de la Convention et de ces décisions;

g) donne des avis motivés sur les questions qui peuvent intéresser l'activité de l'Office central et qui lui sont soumises par un Etat membre ou par le directeur général de l'Office central;

h) approuve le programme de travail annuel de l'Office central;

i) approuve le budget annuel de l'Organisation, le rapport de gestion et les comptes annuels;

j) communique aux Etats membres le rapport de gestion, le relevé des comptes annuels ainsi que ses décisions et recommandations;

k) établit et communique aux Etats membres, en vue de l'Assemblée générale chargée de déterminer sa composition, au plus tard deux mois avant l'ouverture de la session, un rapport sur son activité, ainsi que des propositions relatives à son renouvellement.

Om en stat lämnar sin plats i kommittén, skall kommittén utse en annan medlemsstat att inneha platsen för återstoden av perioden.

Varje medlemsstat som tillhör kommittén skall utse en företrädare och får även utse en ersättare för denne.

§ 2. Kommittén

- a) fastställer sin egen arbetsordning;
- b) ingår överenskommelsen om organisationens säte;

c) ger föreskrifter om centralbyråns organisation och verksamhet samt om dess personals rättsliga ställning;

d) utnämner, med beaktande av de sökandes kompetens och en skälig geografisk fördelning, centralbyråns generaldirektör, vice generaldirektör, råd och biträdande råd; centralbyrån underrättar vid lämplig tidpunkt medlemsstaterna när någon av dessa befattningar blir lediga; den schweiziska regeringen avger förslag till tillsättning av befattningarna som generaldirektör och vice generaldirektör;

e) övervakar centralbyråns administrativa och finansiella förvaltning;

f) övervakar att centralbyrån tillämpar fördraget och de beslut som fattas av övriga organ på ett riktigt sätt samt anvisar i förekommande fall åtgärder som är ägnade att underlätta tillämpningen av fördraget och dessa beslut;

g) avger utlåtanden i frågor som kan beröra centralbyråns verksamhet och som underställs kommittén av en medlemsstat eller av centralbyråns generaldirektör;

h) godkänner centralbyråns årliga arbetsprogram;

i) godkänner organisationens årliga budget, förvaltningsberättelsen och årsredovisningen;

j) sänder medlemsstaterna förvaltningsberättelsen och årsredovisningen samt sina beslut och anvisningar;

k) upprättar en verksamhetsberättelse och ett förslag till ny sammansättning av kommittén samt sänder medlemsstaterna dessa senast två månader innan det möte öppnas vid vilket generalförsamlingen skall bestämma om kommitténs sammansättning.

§ 3. S'il n'en décide pas autrement, le Comité se réunit au siège de l'Organisation.

Il tient deux sessions chaque année; il se réunit, en outre, soit sur décision du président, soit lorsque quatre de ses membres en font la demande.

Les procès-verbaux des sessions sont envoyés à tous les Etats membres.

Article 8

Commissions

§ 1. La Commission de révision et la Commission d'experts pour le transport des marchandises dangereuses, ci-après appelée « Commission d'experts », se composent des représentants des Etats membres.

Le directeur général de l'Office central ou son représentant participe aux sessions avec voix consultative.

§ 2. La Commission de révision

a) décide, conformément à l'article 19, § 3, sur les propositions tendant à modifier la Convention;

b) examine, conformément à l'article 6, § 7, les propositions soumises à l'Assemblée générale.

La Commission d'experts

décide, conformément à l'article 19, § 4, sur les propositions tendant à modifier la Convention.

§ 3. L'Office central convoque les Commissions soit de sa propre initiative, soit à la demande de cinq Etats membres ainsi que dans le cas prévu à l'article 6, § 7 et adresse le projet d'ordre du jour aux Etats membres au plus tard deux mois avant l'ouverture de la session.

§ 4. A la Commission de révision, le quorum est atteint lorsque la majorité des Etats membres y sont représentés; à la Commission d'experts, le quorum est atteint lorsqu'un tiers des Etats membres y sont représentés.

Un Etat membre peut se faire représenter par un autre Etat membre; toutefois, un Etat ne peut représenter plus de deux autres Etats.

§ 5. Chaque Etat membre représenté a droit à une voix; le vote a lieu à main levée ou, sur demande, par appel nominal.

§ 3. Om den inte beslutar annat, skall kommittén sammanträda där organisationen har sitt säte.

Kommittén skall hålla två möten årligen och skall dessutom sammanträda när dess ordförande beslutar det eller när fyra av dess medlemmar begär det.

Protokollen från förhandlingarna tillställs samtliga medlemsstater.

Artikel 8

Utskott

§ 1. Revisionsutskottet och fackutskottet för befordran av farligt gods, i det följande benämnt "fackutskottet", består av medlemsstaternas företrädare.

Centralbyråns generaldirektör eller en företrädare för honom deltar i sammanträdena men har inte rösträtt.

§ 2. Revisionsutskottet

a) beslutar enligt artikel 19 § 3 angående förslag till ändring av fördraget;

b) prövar enligt artikel 6 § 7 förslag som har förelagts generalförsamlingen.

Fackutskottet

beslutar enligt artikel 19 § 4 angående förslag till ändring av fördraget.

§ 3. Centralbyrån skall sammankalla utskotten antingen på eget initiativ eller på begäran av fem medlemsstater samt i det fall som avses i artikel 6 § 7. Därvid skall byrån tillställa medlemsstaterna förslag till dagordning senast två månader före mötets början.

§ 4. Revisionsutskottet är beslutsfärdigt när majoriteten av medlemsstaterna är företrädna. Fackutskottet är beslutsfärdigt när en tredjedel av medlemsstaterna är företrädna.

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

§ 5. Varje företrädare för medlemsstat har en röst. Omröstning äger rum genom handuppräckning eller, om detta begärs, efter upprop.

Une proposition est adoptée si le nombre de voix positives est:

a) au moins égal au tiers du nombre des Etats membres représentés lors du vote,

b) supérieur au nombre des voix négatives.

§ 6. En accord avec la majorité des Etats membres, l'Office central invite à participer, avec voix consultative, aux sessions des Commissions, des Etats non membres et des organisations internationales ayant compétence en matière de transport ou s'occupant de problèmes inscrits à l'ordre du jour. Dans les mêmes conditions, des experts indépendants peuvent être invités aux sessions de la Commissions d'experts.

§ 7. Les Commissions élisent pour chaque session un président et un ou deux vice-présidents.

§ 8. Les délibérations ont lieu dans les langues de travail. Les exposés faits en séance dans l'une des langues de travail sont traduits en substance dans l'autre; les propositions et les décisions sont traduites intégralement.

§ 9. Les procès-verbaux résumant les délibérations. Les propositions et les décisions sont reproduites intégralement. En ce qui concerne les décisions, le texte français fait foi.

Les procès-verbaux sont distribués aux Etats membres.

§ 10. Les Commissions peuvent désigner des groupes de travail chargés de traiter des questions déterminées.

§ 11. Les Commissions peuvent se doter d'un règlement intérieur.

Article 9

Office central

§ 1. L'Office central des transports internationaux ferroviaires assume le secrétariat de l'Organisation.

§ 2. L'Office central notamment:

a) exécute les tâches qui lui sont confiées par les autres organes de l'Organisation;

b) instruit les propositions de modification de la Convention en ayant recours, le cas échéant, à l'assistance d'experts;

c) convoque les Commissions;

d) adresse, en temps opportun, aux Etats membres les documents nécessaires aux sessions des divers organes;

Ett förslag är antaget om antalet ja-röster

a) utgör minst en tredjedel av antalet medlemsstater som är företrädade vid omröstningen,

b) överstiger antalet nej-röster.

§ 6. Efter samtycke av en majoritet av medlemsstaterna inbjuder centralbyrån stater som inte är medlemmar och internationella organisationer som har behörighet i transportfrågor eller befattar sig med frågor som står på dagordningen att utan rösträtt delta i utskottens möten. Under samma förutsättningar kan oberoende experter inbjudas till fackutskottets möten.

§ 7. Utskotten väljer för varje möte en ordförande och en eller två vice ordförande.

§ 8. Förhandlingarna förs på arbetsspråken. De anföranden som vid sammanträdena hålls på det ena arbetsspråket översätts till sitt huvudinnehåll till det andra. Förslag och beslut översätts fullständigt.

§ 9. En sammanfattning av förhandlingarna tas upp i protokollet. I detta återges förslag och beslut fullständigt. I fråga om beslut gäller den franska texten.

Protokollet skall tillställas medlemsstaterna.

§ 10. Utskotten kan tillsätta arbetsgrupper för att behandla särskilda frågor.

§ 11. Utskotten kan utarbeta en egen arbetsordning.

Artikel 9

Centralbyrån

§ 1. Centralbyrån för internationell järnvägstrafik är organisationens sekretariat.

§ 2. Det åligger centralbyrån särskilt att:

a) utföra de uppdrag som organisationens övriga organ ger den;

b) förbereda behandlingen av förslag till ändring av fördraget, varvid den i förekommande fall får anlita experter;

c) sammankalla utskotten;

d) i rätt tid tillställa medlemsstaterna de handlingar som behövs för de olika organens möten;

e) tient à jour et publie les listes des lignes prévues à l'article 3, § 2;

f) reçoit les communications faites par les Etats membres et par les entreprises de transport et les notifie, s'il y a lieu, aux autres Etats membres et entreprises de transport;

g) tient à jour et publie un fichier de jurisprudence;

h) publie un bulletin périodique;

i) représente l'Organisation auprès d'autres organisations internationales compétentes pour des questions ayant trait aux objectifs visés par l'Organisation;

j) élabore le projet de budget annuel de l'Organisation et le soumet pour approbation au Comité administratif;

k) gère les finances de l'Organisation dans le cadre du budget approuvé;

l) tente, à la demande d'un Etat membre ou d'une entreprise de transport, en prêtant ses bons offices, de régler les différends entre lesdits Etats ou entreprises nés de l'interprétation ou de l'application de la Convention;

m) émet, à la demande des parties en cause – Etats membres, entreprises de transport ou usagers – un avis sur les différends nés de l'interprétation ou de l'application de la Convention;

n) collabore au règlement de litiges par voie d'arbitrage, conformément au titre III;

o) facilite, entre les entreprises de transport, les relations financières consécutives au trafic international, ainsi que le recouvrement des créances impayées.

§ 3. Le bulletin périodique contient les renseignements nécessaires à l'application de la Convention, ainsi que des études, jugements et informations importantes pour l'interprétation, l'application et l'évolution du droit de transport ferroviaire; il est publié dans les langues de travail.

Article 10

Listes des lignes

§ 1. Les Etats membres adressent à l'Office central leurs communications concernant l'inscription ou la radiation de lignes sur les listes prévues à l'article 3, § 2.

Les lignes visées à l'article 2, § 2, dans la mesure où elles relient des Etats membres, ne sont inscrites qu'après accord de ces

e) fortlöpande föra och ge offentlighet åt de listor över linjer som anges i artikel 3 § 2;

f) ta emot meddelanden från medlemsstater och trafikföretag och i förekommande fall bringa meddelandena till övriga medlemsstaters och trafikföretags kännedom;

g) fortlöpande föra och ge offentlighet åt en förteckning över rättsliga avgöranden;

h) ge ut en periodisk tidskrift;

i) företråda organisationen hos andra internationella organisationer som har behörighet i frågor som har samband med organisationens syften;

j) utarbeta förslag till organisationens årliga budget och lägga fram det för administrativa kommittén för fastställande;

k) förvalta organisationens medel inom ramen för den fastställda budgeten;

l) på begäran av en medlemsstat eller ett trafikföretag försöka att genom att erbjuda sina tjänster bilägga tvister mellan berörda stater eller företag i fråga om tolkningen eller tillämpningen av fördraget;

m) på begäran av berörda parter – medlemsstater, trafikföretag eller trafikanter – avge utlåtande i tvister om tolkningen eller tillämpningen av fördraget;

n) medverka till att tvister avgörs genom skiljeförfarande enligt avdelning III;

o) underlätta regleringen av sådana ekonomiska mellanhavanden för trafikföretagen som är en följd av den internationella trafiken och indrivningen av utestående fordringar dem emellan.

§ 3. Den periodiska tidskriften skall innehålla meddelanden som är nödvändiga för fördragets tillämpning samt uppsatser, domstolsavgöranden och upplysningar som har betydelse för tolkningen, tillämpningen och utvecklingen av rättsreglerna om järnvägsbefordran. Tidskriften utges på arbetsspråken.

Artikel 10

Listor över linjer

§ 1. Medlemsstaterna skall lämna centralbyrån meddelande om införelse eller strykning av linjer i de listor som anges i artikel 3 § 2.

I den mån linjer som avses i artikel 2 § 2 förbinder medlemsstater, förs de in i listan endast om de berörda staterna är eniga här-

Etats; pour la radiation d'une telle ligne, la communication d'un seul de ces Etats suffit.

L'Office central notifie l'inscription ou la radiation d'une ligne à tous les Etats membres.

§ 2. Une ligne est soumise à la Convention à l'expiration d'un mois à compter de la date de la notification de son inscription.

§ 3. Une ligne cesse d'être soumise à la Convention à l'expiration d'un mois à compter de la date de la notification de sa radiation, sauf en ce qui concerne les transports en cours, qui doivent être achevés.

Article 11

Finances

§ 1. Le montant des dépenses de l'Organisation est arrêté, pour chaque exercice, par le Comité administratif, sur proposition de l'Office central.

Les dépenses de l'Organisation sont supportées par les Etats membres proportionnellement à la longueur des lignes inscrites. Toutefois, les lignes sur les voies maritimes et voies d'eau intérieures ne sont comptées que pour la moitié de leurs longueurs; pour les autres lignes exploitées dans des conditions particulières, la contribution peut être réduite de moitié au maximum par accord entre le Gouvernement intéressé et l'Office central, sous réserve de l'approbation du Comité administratif.

§ 2. Lors de l'envoi aux Etats membres du rapport de gestion et du relevé des comptes annuels, l'Office central les invite à verser leur part contributive aux dépenses de l'exercice écoulé, dans le plus bref délai possible et au plus tard le 31 décembre de l'année de l'envoi.

Après cette date, les sommes dues portent intérêt à raison de cinq pour cent l'an.

Si, deux ans après cette date, un Etat membre n'a pas payé sa part contributive, son droit de vote est suspendu jusqu'à ce qu'il ait satisfait à l'obligation de paiement.

A l'expiration d'un délai supplémentaire de deux ans, l'Assemblée générale examine si l'attitude de cet Etat doit être considérée comme une dénonciation tacite de la Convention, en en fixant, le cas échéant, la date d'effet.

om. För strykning av en sådan linje är meddelande från en av dessa stater tillräckligt.

Centralbyrån skall underrätta samtliga medlemsstater om införing eller strykning av en linje.

§ 2. En linje är underkastad fördraget när en månad har gått från den dag då centralbyrån meddelade att linjen har förts in.

§ 3. Fördraget skall inte längre tillämpas på en viss linje när en månad har gått från den dag då centralbyrån meddelade att linjen har strukits, utom vad gäller en påbörjad befordran som måste avslutas.

Artikel 11

Finanser

§ 1. Beloppen för organisationens utgifter beslutas för varje räkenskapsår av administrativa kommittén på förslag av centralbyrån.

För organisationens utgifter svarar medlemsstaterna i förhållande till längden av de linjer som är införda i listorna. I fråga om linjer till sjöss eller på inre vattenvägar räknas dock endast halva längden. För övriga linjer som drivs under särskilda förhållanden kan bidraget reduceras med högst hälften genom överenskommelse mellan den berörda regeringen och centralbyrån, under förutsättning att överenskommelsen godkänns av administrativa kommittén.

§ 2. När centralbyrån sänder förvaltningsberättelsen och årsredovisningen till medlemsstaterna skall byrån samtidigt uppmana dem att snarast, dock senast den 31 december det år då dessa handlingar översänds, betala sina bidrag till det gångna räkenskapsårets utgifter.

Efter nämnda dag utgår ränta med fem procent årligen på obetalda belopp.

Om en medlemsstat inte har betalat sitt bidrag inom två år från nämnda dag, är staten utan rösträtt till dess den har fullgjort sin betalningsskyldighet.

Efter utgången av en ytterligare frist på två år prövar generalförsamlingen frågan om statens beteende bör betraktas som en tyst uppsägning av fördraget, varvid församlingen i förekommande fall skall bestämma den tidpunkt vid vilken uppsägningen skall träda i kraft.

§ 3. Les contributions échues restent dues dans les cas de dénonciation visés au § 2 et à l'article 25 ainsi que dans les cas de suspension du droit de vote.

§ 4. Les montants non recouverts doivent, autant que possible, être couverts par des crédits de l'Organisation; ils peuvent être répartis sur quatre exercices. Tout reliquat du déficit est porté sur un compte spécial au débit des autres Etats membres, dans la mesure où ils étaient parties à la Convention pendant la période de non-paiement; le report est effectué proportionnellement à la longueur de leurs lignes inscrites au jour de l'ouverture du compte spécial.

§ 5. L'Etat qui a dénoncé la Convention peut devenir à nouveau Etat membre par adhésion, sous réserve qu'il ait payé les sommes dont il est débiteur.

§ 6. L'Organisation perçoit une rémunération pour couvrir les frais particuliers résultant des activités prévues à l'article 9, § 2, 1) à n); dans les cas prévus à l'article 9, § 2, 1) et m), cette rémunération est fixée par le Comité administratif, sur proposition de l'Office central; dans le cas prévu à l'article 9, § 2, n), l'article 15, § 2 est applicable.

§ 7. La concordance des écritures et pièces comptables est vérifiée par le Gouvernement suisse qui présente un rapport au Comité administratif.

TITRE III ARBITRAGE

Article 12

Compétence

§ 1. Les litiges entre Etats membres, nés de l'interprétation ou de l'application de la Convention ainsi que les litiges entre Etats membres et l'Organisation, nés de l'interprétation ou de l'application du Protocole sur les privilèges et immunités peuvent, à la demande d'une des parties, être soumis à un tribunal arbitral. Les parties déterminent librement la composition du tribunal arbitral et la procédure arbitrale.

§ 2. Les litiges

- a) entre entreprises de transport,
- b) entre entreprises de transport et usagers,

§ 3. Betalningsskyldigheten för förfallna bidrag kvarstår även i fall av uppsägning enligt § 2 eller artikel 25 och i fall då rösträtten inte får utövas.

§ 4. De belopp som inte har betalats skall om möjligt täckas med organisationens medel. Täckningen får fördelas på fyra räkenskapsår. Kvarstående brist bokförs på ett särskilt konto som en skuld för övriga medlemsstater i den utsträckning dessa var anslutna till fördraget under den tid då betalningen försumrades. Betalningsskyldigheten fördelas i förhållande till längden av de linjer som för berörda stater var införda i listorna vid den tidpunkt då det särskilda kontot upprättades.

§ 5. En stat som har sagt upp fördraget kan genom anslutning till detta på nytt bli medlemsstat, förutsatt att staten har betalat de belopp som den är skyldig.

§ 6. Organisationen uppbär ersättning för att täcka de särskilda kostnader som är förenade med de verksamheter som avses i artikel 9 § 2, 1)–n). I de fall som avses i artikel 9 § 2, 1) och m) bestäms ersättningen av administrativa kommittén på förslag av centralbyrån. I det fall som avses i artikel 9 § 2, n) tillämpas artikel 15 § 2.

§ 7. Överensstämmelsen mellan räkenskaper och verifikationerna granskas av den schweiziska regeringen, som avger en granskningsrapport till administrativa kommittén.

AVDELNING III SKILJEDOM

Artikel 12

Behörighet

§ 1. Tvister mellan medlemsstater om fördragets tolkning eller tillämpning samt tvister mellan medlemsstater och organisationen om tolkningen eller tillämpningen av protokollet om privilegier och immunitet kan på begäran av endera parten underställas en skiljenämnd. Parterna bestämmer fritt skiljenämndens sammansättning och förfarandet inför nämnden.

§ 2. Tvister

- a) mellan trafikföretag,
- b) mellan trafikföretag och trafikanter,

c) entre usagers, nés de l'application des Règles uniformes CIV et des Règles uniformes CIM, s'ils n'ont pas été réglés à l'amiable ou soumis à la décision des tribunaux ordinaires, peuvent, par accord entre les parties intéressées, être soumis à un tribunal arbitral. Les articles 13 à 16 s'appliquent pour la composition du tribunal arbitral et la procédure arbitrale.

§ 3. Chaque Etat peut, au moment où il signe la Convention ou dépose son instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, se réserver le droit de ne pas appliquer tout ou partie des dispositions du § 1 et du § 2.

§ 4. Chaque Etat ayant fait une réserve en application du § 3 peut y renoncer, à tout moment, en informant le Gouvernement dépositaire. La renonciation à la réserve produit ses effets un mois après la date à laquelle le Gouvernement dépositaire en donne connaissance aux Etats.

Article 13

Compromis. Greffe

Les parties concluent un compromis spécifiant en particulier:

- a) l'objet du différend;
- b) la composition du tribunal et les délais convenus pour la nomination du ou des arbitres;
- c) le lieu convenu comme siège du tribunal.

Le compromis doit être communiqué à l'Office central qui assume les fonctions de greffe.

Article 14

Arbitres

§ 1. Une liste d'arbitres est établie et tenue à jour par l'Office central. Chaque Etat membre peut faire inscrire sur la liste d'arbitres deux de ses ressortissants spécialistes du droit international des transports.

§ 2. Le tribunal arbitral se compose d'un, de trois ou de cinq arbitres, conformément au compromis.

Les arbitres sont choisis parmi les personnes figurant sur la liste visée au § 1. Toutefois, si le compromis prévoit cinq arbitres,

c) mellan trafikanter, om tillämpningen av de enhetliga rättsreglerna CIV och de enhetliga rättsreglerna CIM kan, om de inte görs upp i godo eller anhängiggörs vid allmän domstol, genom överenskommelse mellan de berörda parterna underställas en skiljenämnd. Artiklarna 13–16 tillämpas på skiljenämndens sammansättning och förfarandet inför nämnden.

§ 3. När en stat undertecknar fördraget eller deponerar sitt instrument angående ratifikation, godtagande, godkännande eller anslutning, får staten förbehålla sig rätten att helt eller delvis inte tillämpa bestämmelserna i §§ 1 och 2.

§ 4. En stat som har gjort förbehåll enligt § 3 kan när som helst återkalla detta genom meddelande till depositarieregeringen. Återkallelse av förbehåll får verkan en månad efter den dag då depositarieregeringen har lämnat staterna meddelande om återkallelsen.

Artikel 13

Skiljeavtal. Sekretariat

Parterna sluter ett skiljeavtal, i vilket särskilt anges:

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

Skiljeavtalet skall översändas till centralbyrån, som fullgör sekretariatsuppgifterna åt skiljenämnden.

Artikel 14

Skiljemän

§ 1. Centralbyrån skall upprätta en förteckning över skiljemän och hålla den aktuell. Varje medlemsstat får låta föra in i förteckningen två av sina medborgare som är sakkunniga i fråga om internationell transport.

§ 2. En skiljenämnd består allt efter skiljeavtalet av en, tre eller fem skiljemän.

Skiljemännen väljs bland de personer som finns upptagna i den förteckning som avses i § 1. Om enligt skiljeavtalet fem skiljemän

chacune des parties peut choisir un arbitre en dehors de la liste.

Si le compromis prévoit un arbitre unique, celui-ci est choisi d'un commun accord par les parties.

Si le compromis prévoit trois ou cinq arbitres, chacune des parties choisit un ou deux arbitres, selon le cas; ceux-ci désignent d'un commun accord le troisième ou le cinquième arbitre, qui préside le tribunal arbitral.

En cas de désaccord entre les parties sur la désignation de l'arbitre unique ou entre les arbitres choisis sur celle du troisième ou du cinquième arbitre, cette désignation est faite par le directeur général de l'Office central.

§ 3. L'arbitre unique, le troisième ou le cinquième arbitre doit être d'une nationalité autre que celle des parties, à moins que celles-ci ne soient de même nationalité.

L'intervention au litige d'une tierce partie demeure sans effet sur la composition du tribunal arbitral.

Article 15

Procédure. Frais

§ 1. Le tribunal arbitral décide de la procédure à suivre en tenant compte notamment des dispositions ci-après:

a) il instruit et juge les causes d'après les éléments fournis par les parties, sans être lié, lorsqu'il est appelé à dire le droit, par les interprétations de celles-ci;

b) il ne peut accorder plus ou autre chose que ce qui est demandé dans les conclusions du demandeur, ni moins que ce que le défendeur a reconnu comme étant dû;

c) la sentence arbitrale, dûment motivée, est rédigée par le tribunal arbitral et notifiée aux parties par l'Office central;

d) sauf disposition contraire de droit impératif du lieu où siège le tribunal arbitral, et sous réserve d'accord contraire des parties, la sentence arbitrale est définitive.

§ 2. Les honoraires des arbitres sont fixés par le directeur général de l'Office central.

La sentence arbitrale fixe les frais et dépens et décide de leur répartition entre les parties, ainsi que de celle des honoraires des arbitres.

skall utses, får dock vardera parten välja en skiljeman som inte är upptagen i förteckningen.

Om skiljenämnden enligt skiljeavtalet skall bestå av en enda skiljeman, utses denne genom överenskommelse mellan parterna.

Om skiljenämnden enligt skiljeavtalet skall bestå av tre eller fem skiljemän, utser vardera parten en resp. två skiljemän. Dessa utser gemensamt den tredje eller femte skiljemannen, som skall vara ordförande i nämnden.

Om parterna inte kan enas om valet av den som ensam skall vara skiljeman eller om de av parterna utsedda skiljemännen inte kan enas om valet av den tredje eller femte skiljemannen, utses denne av centralbyråns generaldirektör.

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

En tredje parts inträde i tvisten inverkar inte på skiljenämndens sammansättning.

Artikel 15

Förfarande. Kostnader

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

a) nämnden utreder och bedömer tvistefrågan på grundval av det material som parterna har förbringat men är inte bunden av parternas tolkning när den skall avgöra rättsfrågor;

b) den får inte tillerkänna kändan mera eller annat än vad denne slutligen har yrkat och inte mindre än vad svaranden har medgett;

c) skiljedomen avfattas med tillhörande domskäl av skiljenämnden och delges parterna av centralbyrån;

d) om inte annat följer av tvingande rättsregler i den stat där skiljenämnden har sitt säte eller av överenskommelse mellan parterna, får talan inte föras mot skiljedomen.

§ 2 Skiljemännens arvoden fastställs av centralbyråns generaldirektör.

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

*Article 16**Prescription. Force exécutoire*

§ 1. La mise en œuvre de la procédure arbitrale a, quant à l'interruption de la prescription, le même effet que celui prévu par le droit matériel applicable pour l'introduction de l'action devant le juge ordinaire.

§ 2. La sentence du tribunal arbitral envers des entreprises de transport ou des usagers acquiert force exécutoire dans chacun des Etats membres après l'accomplissement des formalités prescrites dans l'Etat où l'exécution doit avoir lieu. La révision du fond de l'affaire n'est pas admise.

TITRE IV DISPOSITIONS DIVERSES

*Article 17**Recouvrement des créances impayées entre des entreprises de transport*

§ 1 Les bordereaux de créances, nées de transports soumis aux Règles uniformes et restées impayées, peuvent être adressés par l'entreprise de transport créancière à l'Office central pour en faciliter le recouvrement: à cet effet, il met l'entreprise de transport débitrice en demeure de régler la somme due ou de fournir les motifs de son refus de payer.

§ 2 Si l'Office central estime que les motifs du refus sont suffisamment fondés, il propose aux parties de se pourvoir soit devant le juge compétent, soit devant le tribunal arbitral conformément à l'article 12, § 2.

§ 3 Si l'Office central estime que la totalité ou une partie de la somme est réellement due, il peut, après avoir éventuellement consulté un expert, déclarer que l'entreprise de transport débitrice est tenue de verser à l'Office central tout ou partie de la créance; la somme ainsi versée doit rester consignée jusqu'à la décision définitive sur le fond par le juge compétent ou par le tribunal arbitral.

§ 4 Si l'entreprise ne verse pas, dans la quinzaine, la somme déterminée par l'Office central, celui-ci adresse une nouvelle mise en demeure, avec indication des conséquences du refus.

§ 5 Si cette nouvelle mise en demeure reste infructueuse pendant deux mois, l'Office central adresse à l'Etat membre dont re-

*Artikel 16**Preskription. Verkställighet*

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

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

AVDELNING IV ÖVRIGA BESTÄMMELSER

*Artikel 17**Reglering mellan trafikföretag av utestående fordringar*

§ 1 För att underlätta indrivningen av obetalda fordringar med anledning av sådana befordringar för vilka de enhetliga rättsreglerna är tillämpliga, kan ett trafikföretag som har en sådan fordran anmäla denna hos centralbyrån, varefter centralbyrån anmodar det trafikföretag mot vilket kravet riktas att omgående betala det fordrade beloppet eller att ange skälen för sin vägran att betala.

§ 2 Om centralbyrån anser att skälen för betalningsvägran är tillräckliga, föreslår den parterna att vända sig till behörig domstol eller till skiljenämnd enligt artikel 12 § 2.

§ 3 Om centralbyrån anser att betalningsskyldighet föreligger för hela eller en del av det fordrade beloppet, kan byrån, i förekommande fall efter att ha inhämtat utlåtande av en sakkunnig, förklara att det betalningsskyldiga trafikföretaget skall betala hela eller en del av detta till byrån. Det sålunda inbetalda beloppet skall hållas nedsatt till dess att själva saken har slutligt avgjorts av behörig domstol eller av skiljenämnd.

§ 4 Om inte företaget inom två veckor betalar in det belopp som centralbyrån har bestämt, skall byrån utfärda en förnyad anmodan med angivande av följderna av utebliven betalning.

§ 5 Om den nya anmodan inte har lett till betalning inom två månader, skall centralbyrån hos den medlemsstat under vilken fö-

lève l'entreprise un avis motivé l'invitant à prendre des mesures et notamment à examiner s'il doit maintenir sur la liste des lignes celles de cette entreprise.

§ 6 Si l'Etat membre déclare que, malgré le non-paiement, il maintient l'inscription des lignes de cette entreprise ou s'il laisse sans réponse pendant six semaines la communication de l'Office central, il est réputé, de plein droit, garantir le règlement de toutes les créances résultant des transports soumis aux Règles uniformes.

Article 18

Jugements. Saisies. Cautions

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

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

L'alinéa premier s'applique également aux transactions judiciaires.

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

§ 3 Le matériel roulant du chemin de fer, ainsi que les objets de toute nature servant au transport et lui appartenant, tels que conteneurs, agrès de chargement et bâches, ne peuvent être saisis, sur un territoire autre que celui de l'Etat membre dont relève le chemin de fer propriétaire, qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de cet Etat.

retaget hör göra en motiverad hemställan om åtgärder och särskilt om prövning av frågan om företagets linjer allttjämt bör vara införda i listorna.

§ 6 Om medlemsstaten förklarar att den, trots den uteblivna betalningen, vidhåller att företagets linjer skall vara införda i listorna eller lämnar centralbyråns hemställan obesvarad i sex veckor, anses staten därigenom ha ställt garanti för betalningen av alla skulder med anledning av befordran som är underkastad de enhetliga rättsreglerna.

Artikel 18

Domar. Kvarstad och utmätning. Ställande av säkerhet

§ 1 Domar som har meddelats enligt detta fördrag av en behörig domstol efter parternas hörande eller i anledning av ena partens uttalar och som får verkställas enligt den lag som tillämpas av domstolen är verkställbara i alla andra medlemsstater, så snart de föreskrifter har uppfyllts som gäller i den stat där verkställigheten skall äga rum. Ny prövning av själva saken är inte tillåten.

Denna bestämmelse är inte tillämplig vare sig på domar som får verkställas endast interimistiskt eller på sådana föreskrifter i domar som ålägger kändanden att, förutom rättegångskostnaderna, betala skadestånd med anledning av att hans talan har ogillats.

Första stycket är tillämpligt också på förlikning som har träffats inför domstol.

§ 2 Om ett trafikföretag med anledning av en befordran, som är underkastad de enhetliga rättsreglerna, har fått en fordran mot ett annat trafikföretag och företagen inte hör under samma medlemsstat, får fordringen beläggas med kvarstad eller utmätas endast på grund av ett avgörande av en judiciell myndighet i den stat under vilken det företag hör vars fordran åtgärden avser.

§ 3 En järnvägs rullande materiel och alla andra föremål som används vid befordran och tillhör järnvägen, såsom containrar, lastredskap och presenningar, får beläggas med kvarstad eller utmätas inom en annan medlemsstat än den under vilken järnvägen hör endast på grund av en dom av en judiciell myndighet i den sistnämnda staten.

Les wagons de particuliers ainsi que les objets de toute nature servant au transport qu'ils contiennent, appartenant au propriétaire du wagon, ne peuvent être saisis, sur un territoire autre que celui de l'Etat du domicile du propriétaire, qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de cet Etat.

§ 4 La caution à fournir pour assurer le paiement des dépens ne peut être exigée à l'occasion des actions judiciaires fondées sur la Convention.

TITRE V MODIFICATION DE LA CONVENTION

Article 19

Compétence

§ 1 Les Etats membres adressent leurs propositions de modification de la Convention à l'Office central qui les porte immédiatement à la connaissance des Etats membres.

§ 2 L'Assemblée générale décide sur les propositions de modification relatives aux dispositions de la Convention non prévues aux §§ 3 et 4.

L'inscription d'une proposition de modification à l'ordre du jour d'une session de l'Assemblée générale doit recueillir l'accord d'un tiers des Etats membres.

Saisie d'une proposition de modification, l'Assemblée générale peut décider, à la majorité prévue à l'article 6, § 5, qu'une telle proposition présente un caractère d'étroite connexité avec une ou plusieurs dispositions dont la modification entre dans la compétence de la Commission de révision conformément au § 3. Dans ce cas, l'Assemblée générale est habilitée à décider également sur la modification de cette ou de ces dispositions.

§ 3 Sous réserve des décisions de l'Assemblée générale prises selon le § 2, alinéa 3, la Commission de révision décide sur les propositions de modification relatives aux dispositions énumérées ci-après:

a) Règles uniformes CIV:

– Article premier, § 3; article 4, § 2; articles 5 (sauf § 2), 6, 9 à 14, 15 (sauf § 6), 16 à 21, 22, § 3; articles 23 à 25, 37, 43 (sauf §§ 2 et 4), 48, 49, 56 à 58, 61;

– les montants exprimés en unités de compte aux articles 30, 31, 38, 40 et 41, lorsque la modification vise à une majoration de ces montants;

Privatvagnar och däri befintliga föremål, som används vid befordran och tillhör vagnens innehavare, får beläggas med kvarstad eller utmätas inom en annan stat än den där innehavaren har sitt hemvist endast på grund av ett avgörande av en judiciell myndighet i den sistnämnda staten.

§ 4 Vid talan som grundas på fördraget får inte fordras att säkerhet ställs för betalning av rättegångskostnader.

AVDELNING V ÄNDRING AV FÖRDRAGET

Artikel 19

Behörighet

§ 1 Medlemsstaterna översänder sina förslag till ändring av fördraget till centralbyrån, som genast skall underrätta medlemsstaterna om förslagen.

§ 2 Generalförsamlingen beslutar i fråga om ändringsförslag som rör de fördragsbestämmelser som inte anges i §§ 3 och 4.

Ett ändringsförslag förs upp på dagordningen för ett möte med generalförsamlingen endast om minst en tredjedel av medlemsstaterna samtycker till detta.

När generalförsamlingen behandlar ett ändringsförslag, kan den med den majoritet som anges i artikel 6 § 5 förklara att förslaget har en nära anknytning till en bestämmelse eller flera bestämmelser som revisionsutskottet enligt § 3 är behörigt att ändra. I ett sådant fall får generalförsamlingen besluta om ändring också av denna bestämmelse eller dessa bestämmelser.

§ 3 Utom i de fall då generalförsamlingen har avgett en förklaring enligt § 2 tredje stycket beslutar revisionsutskottet i fråga om ändringsförslag som rör följande bestämmelser:

a) de enhetliga rättsreglerna CIV:

– artiklarna 1 § 3, artikel 4 § 2, artikel 5 (utom § 2), 6, 9–14, 15 (utom § 6), 16–21, 22 § 3, artiklarna 23–25, 37, 43 (utom §§ 2 och 4), 48, 49, 56–58 och 61, samt

– de belopp som uttrycks i beräkningsenheter i artiklarna 30, 31, 38, 40 och 41, när ändringen avser en höjning av dessa belopp;

b) *Règles uniformes CIM:*

– Article premier, § 2; article 3, §§ 2 à 5; articles 4, 5, 6 (sauf § 3), 7, 8, 11 à 13, 14 (sauf § 7), 15 à 17, 19 (sauf § 4), 20 (sauf § 3), 21 à 24, 25 (sauf § 3), 26 (sauf § 2), 27, 28, §§ 3 et 6; articles 29, 30 (sauf § 3), 31, 32 (sauf § 3), 33 (sauf § 5), 34, 38, 39, 41, 45, 46, 47 (sauf § 3), 48 (dans la mesure où il ne s'agit que de procéder à une adaptation au droit de transport international maritime), 52, 53, 59 à 61, 64, 65;

– le montant exprimé en unités de compte à l'article 40, lorsque la modification vise à une majoration de ce montant:

– Règlement concernant le transport international ferroviaire des wagons de particuliers (RIP), Annexe II;

– Règlement concernant le transport international ferroviaire des conteneurs (RICO), Annexe III;

– Règlement concernant le transport international ferroviaire des colis express (RIEx), Annexe IV.

§ 4 La Commission d'experts décide sur les propositions de modification relatives aux dispositions du Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID), Annexe I aux Règles uniformes CIM.

*Article 20**Décisions de l'Assemblée générale*

§ 1 Les modifications décidées par l'Assemblée générale sont consignées dans un protocole signé par les représentants des Etats membres. Ce 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.

§ 2 Lorsque le protocole aura été ratifié, accepté ou approuvé par plus des deux tiers des Etats membres, l'entrée en vigueur des décisions a lieu à l'expiration du délai fixé par l'Assemblée générale.

§ 3 L'application des Règles uniformes CIV et CIM est suspendue dès l'entrée en vigueur des décisions, pour le trafic avec et entre les Etats membres qui n'auront pas encore déposé leur instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation un mois avant la date prévue pour cette entrée en

b) de enhetliga rättsreglerna CIM:

– artikel 1 § 2, artikel 3 §§ 2–5, artiklarna 4, 5, 6 (utom § 3), 7, 8, 11–13, 14 (utom § 7), 15–17, 19 (utom § 4), 20 (utom § 3), 21–24, 25 (utom § 3), 26 (utom § 2), 27, 28 §§ 3 och 6, artiklarna 29, 30 (utom § 3), 31, 32 (utom § 3), 33 (utom § 5), 34, 38, 39, 41, 45, 46, 47 (utom § 3), 48 (i den mån det enbart är fråga om en anpassning till internationell sjötransport), 52, 53, 59–61, 64 och 65.

– det belopp som uttrycks i beräkningsenheter i artikel 40 när ändringen avser en höjning av beloppet.

– reglementet om internationell järnvägsbefordran av privatvagnar (RIP), bilaga II;

– reglementet om internationell järnvägsbefordran av containrar (RICO), bilaga III;

– reglementet om internationell järnvägsbefordran av expressgods (RIEx), bilaga IV.

§ 4 Fackutskottet beslutar i fråga om förslag till ändring som rör bestämmelserna i reglementet om internationell järnvägsbefordran av farligt gods (RID), bilaga I till de enhetliga rättsreglerna CIM.

*Artikel 20**Beslut av generalförsamlingen*

§ 1 Ändringar som har beslutats av generalförsamlingen tas upp i ett protokoll, som undertecknas av medlemsstaternas företrädare. Protokollet skall ratificeras, godtas eller godkännas. Instrument om ratifikation, godtagande eller godkännande deponeras snarast möjligt hos depositarieregeringen.

§ 2 När protokollet har ratificerats, godtagits eller godkänts av mer än två tredjedelar av medlemsstaterna, träder beslutet i kraft vid utgången av den frist som generalförsamlingen bestämmer.

§ 3 Vid den tidpunkt då beslutet träder i kraft upphör de enhetliga rättsreglerna CIV och CIM att gälla för trafik med och mellan de medlemsstater som inte har deponerat instrument om ratifikation, godtagande eller godkännande senast en månad före ikraftträdandet. Centralbyrån meddelar medlemssta-

vigueur. L'Office central notifie aux Etats membres cette suspension: celle-ci prend fin à l'expiration d'un mois à compter de la date de la notification par l'Office central de la ratification, l'acceptation ou l'approbation desdites décisions par les Etats en cause.

Cette suspension n'a pas d'effet pour les Etats membres qui ont communiqué à l'Office central qu'ils appliquent, sans avoir déposé leur instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation, les modifications décidées par l'Assemblée générale.

Article 21

Décisions des Commissions

§ 1 Les modifications décidées par les Commissions sont notifiées par l'Office central aux Etats membres.

§ 2 Ces décisions entrent en vigueur pour tous les Etats membres le premier jour du douzième mois suivant celui au cours duquel l'Office central les a notifiées aux Etats membres, sauf objection d'un tiers des Etats membres formulée dans les quatre mois à compter de la date de la notification.

Toutefois, si un Etat membre formule des objections contre une décision de la Commission de révision dans le délai de quatre mois et qu'il dénonce la Convention au plus tard deux mois avant la date prévue pour l'entrée en vigueur de cette décision, celle-ci n'entre en vigueur qu'au moment où la dénonciation par l'Etat intéressé prend effet.

TITRE VI DISPOSITIONS FINALES

Article 22

Signature, ratification, acceptation, approbation de la Convention

§ 1 La Convention demeure ouverte à Berne, auprès du Gouvernement suisse, jusqu'au 31 décembre 1980, à la signature des Etats qui ont été invités à la huitième Conférence de révision ordinaire des Conventions CIM et CIV.

§ 2 La Convention est soumise à ratification, acceptation ou approbation; les instruments de ratification, d'acceptation ou d'approbation sont déposés auprès du Gouvernement suisse, gouvernement dépositaire.

terna denna inskränkning i fördragets giltighet. Inskränkningen upphör när en månad har gått från den dag då centralbyrån har meddelat övriga medlemsstater att besluten har ratificerats, godtagits eller godkänts av de ifrågavarande staterna.

En sådan inskränkning i fördragets giltighet uppkommer inte för de medlemsstater som, utan att ha deponerat instrument om ratifikation, godtagande eller godkännande, har meddelat centralbyrån att de tillämpar de ändringar som har beslutats av generalförsamlingen.

Artikel 21

Beslut av utskotten

§ 1 Centralbyrån underrättar medlemsstaterna om de ändringar som har beslutats av utskotten.

§ 2 Ett sådant beslut träder i kraft för samtliga medlemsstater första dagen i tolfte månaden efter den månad under vilken centralbyrån har underrättat medlemsstaterna om beslutet, om inte minst en tredjedel av medlemsstaterna har gjort invändning mot beslutet inom fyra månader från dagen för underrättelsen.

Om en medlemsstat har gjort invändning mot revisionsutskottets beslut inom fyramånadersfristen och sagt upp fördraget senast två månader före den tidpunkt då beslutet skulle träda i kraft, träder beslutet i kraft först vid den tidpunkt då den berörda statens uppsägning får verkan.

AVDELNING VI SLUTBESTÄMMELSER

Artikel 22

Undertecknande, ratificering, godtagande eller godkännande av fördraget.

§ 1 Fram till den 31 december 1980 är fördraget öppet för undertecknande hos den schweiziska regeringen i Bern av de stater som har inbjudits till den åttonde ordinarie konferensen för revision av fördragen CIM och CIV.

§ 2 Fördraget skall ratificeras, godtas eller godkännas. Instrument om ratifikation, godtagande eller godkännande deponeras hos den schweiziska regeringen, som är depositarie.

*Article 23**Adhésion à la Convention*

§ 1 Les Etats qui, invités à la huitième Conférence de révision ordinaire des Conventions CIM et CIV, n'ont pas signé la Convention dans le délai prévu à l'article 22, § 1, peuvent cependant notifier leur adhésion à la Convention avant sa mise en vigueur. L'instrument d'adhésion est déposé auprès du Gouvernement dépositaire.

§ 2 Tout Etat qui désire adhérer à la Convention après sa mise en vigueur adresse au Gouvernement dépositaire une demande et une note sur la situation de ses entreprises de transport ferroviaire au regard des transports internationaux. Le Gouvernement dépositaire les communique aux Etats membres et à l'Office central.

La demande est admise de plein droit six mois après la communication ci-dessus, sauf opposition formulée auprès du Gouvernement dépositaire par cinq Etats membres. Le Gouvernement dépositaire en avise l'Etat demandeur ainsi que les Etats membres et l'Office central. Le nouvel Etat membre se conforme sans délai aux dispositions de l'article 10.

En cas d'opposition, le Gouvernement dépositaire soumet la demande d'adhésion à l'Assemblée générale qui en décide.

Après le dépôt de l'instrument d'adhésion, celle-ci prend effet le premier jour du deuxième mois suivant celui au cours duquel l'Office central a notifié aux Etats membres la liste des lignes du nouvel Etat membre.

§ 3 Toute adhésion à la Convention ne peut concerner que la Convention et ses modifications alors en vigueur.

*Article 24**Mise en vigueur de la Convention*

§ 1. Lorsque les instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion ont été déposés par quinze Etats, le Gouvernement dépositaire se met en rapport avec les Gouvernements intéressés en vue de convenir de l'entrée en vigueur de la Convention.

§ 2. L'entrée en vigueur de la Convention entraîne l'abrogation des Conventions internationales concernant le transport par chemins de fer des marchandises (CIM) et des voyageurs et des bagages (CIV) du 7 février

*Artikel 23**Anslutning till fördraget*

§ 1 De stater som har inbjudits till den åttonde ordinarie konferensen för revision av fördragen CIM och CIV men som inte har undertecknat fördraget inom den frist som anges i artikel 22 § 1 kan emellertid anmäla sin anslutning till fördraget innan detta har trätt i kraft. Instrument om anslutning skall deponeras hos depositarien.

§ 2 En stat som önskar ansluta sig till fördraget sedan detta har trätt i kraft skall hos depositarien göra framställning om detta och lämna en redogörelse för sina järnvägstrafikföretags förhållanden med avseende på internationell befordran. Depositarien skall sända framställningen och redogörelsen till medlemsstaterna och centralbyrån.

Om inte invändning har gjorts hos depositarien av fem medlemsstater, anses framställningen bifallen när sex månader har gått från det att de nämnda handlingarna översändes. Depositarien skall meddela detta till den stat som har gjort framställningen samt till medlemsstaterna och centralbyrån. Den nya medlemsstaten skall snarast uppfylla bestämmelserna i artikel 10.

I händelse av invändning skall depositarien hänskjuta framställningen till generalförsamlingen, som beslutar i frågan.

Sedan ett instrument om anslutning har deponerats, får anslutningen verkan den första dagen i andra månaden efter den under vilken centralbyrån har tillställt medlemsstaterna listan över den nya medlemsstatens linjer.

§ 3 En sådan anslutning till fördraget kan endast avse fördraget med de ändringar som är i kraft vid anslutningen.

*Artikel 24**Ikraftträdandet av fördraget*

§ 1. När instrument om ratifikation, godtagande, godkännande eller anslutning har deponerats av femton stater, skall depositarien sätta sig i förbindelse med de berörda regeringarna i syfte att nå en överenskommelse om att sätta fördraget i kraft.

§ 2. Fördragets ikraftträdande innebär att de internationella fördragen den 7 februari 1970 om godsbefordran med järnväg (CIM) och om befordran med järnväg av resande och resgods (CIV) samt tilläggskonventionen

1970 ainsi que de la Convention additionnelle à la CIV relative à la responsabilité du chemin de fer pour la mort et les blessures de voyageurs du 26 février 1966.

Article 25

Dénonciation de la Convention

Tout Etat membre qui désire dénoncer la Convention en avise le Gouvernement dépositaire. La dénonciation prend effet le 31 décembre de l'année suivante.

Article 26

Fonctions du Gouvernement dépositaire

Le Gouvernement dépositaire avise les Etats invités à la huitième Conférence de révision ordinaire des Conventions CIM et CIV, les autres Etats ayant adhéré à la Convention, ainsi que l'Office central:

- a) des signatures de la Convention, du dépôt des instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion et des notifications de dénonciation;
- b) de la date à laquelle la Convention entre en vigueur en application de l'article 24;
- c) de dépôt des instruments de ratification, d'acceptation ou d'approbation des protocoles visés à l'article 20.

Article 27

Réserves à la Convention

Des réserves à la Convention ne sont admises que si elles sont prévues par celle-ci.

Article 28

Textes de la Convention

La Convention est conclue et signée 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 soussignés dûment autorisés par leurs Gouvernements respectifs, ont signé la présente Convention.

den 26 februari 1966 till CIV om järnvägs ansvarighet i fall resande dödas eller skadas upphör att gälla.

Artikel 25

Uppsägning av fördraget

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

Artikel 26

Depositariens uppgifter

Depositarien underrättar de stater som har inbjudits till den åttonde ordinarie konferensen för revision av fördragen CIM och CIV, andra stater som har anslutit sig till fördraget samt centralbyrån:

- a) om undertecknande av fördraget, om deponering av instrument om ratifikation, godtagande, godkännande eller anslutning och om meddelande om uppsägning;
- b) om dag då fördraget träder i kraft enligt artikel 24;
- c) om deponering av instrument om ratifikation, godtagande eller godkännande rörande de protokoll som avses i artikel 20.

Artikel 27

Förbehåll mot fördraget

Förbehåll mot fördraget är tillåtna endast i de fall som anges i fördraget.

Artikel 28

Fördragstexter

Fördraget har slutits och undertecknats på franska språket.

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

Endast den franska texten har vitsord.

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

Fait à Berne, le neuf mai mil neuf cent quatre-vingt, 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 membres.

Som skedde i Bern den nionde maj 1980 i ett enda original exemplar på franska språket, vilket exemplar skall förvaras i Schweiziska Edsförbundets arkiv. En med detta exemplar överensstämmande, bestyrkt kopia skall överlämnas till varje medlemsstat.

(Översättning)

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

Article premier

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

a) dans la mesure où l'Organisation aurait expressément renoncé à une telle immunité dans un cas particulier;

b) en cas d'action civile en dommages-intérêts, intentée par un tiers, relative à un accident causé par un véhicule automoteur ou tout autre moyen de transport appartenant à l'Organisation ou circulant pour son compte ou en cas d'infraction à la réglementation de la circulation intéressant le moyen de transport précité;

c) en cas de demande reconventionnelle directement liée à une procédure entamée à titre principal par l'Organisation;

d) en cas de saisie, ordonnée par décision judiciaire sur les traitements, salaires et autres émoluments dus par l'Organisation à un membre de son personnel.

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

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

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

Artikel 1

§ 1. Inom ramen för sin officiella verksamhet skall Organisationen åtnjuta immunitet mot rättsligt förfarande och verkställighet, utom:

a) i den utsträckning Organisationen i ett särskilt fall har uttryckligen avstått från sin immunitet;

b) i fråga om skadeståndstalan i tvistemål, som har väckts av tredje man till följd av en olycka som har orsakats av ett motorfordon eller ett annat transportmedel som tillhör Organisationen eller har framförts för dess räkning, eller i fråga om trafikbrott som har begåtts med ett sådant transportmedel;

c) såvitt gäller ett kvittningsyrkande som framställs i direkt samband med ett sådant förfarande som har inletts av Organisationen för prövning av huvudfordringen;

d) i händelse av utmätning eller kvarstad, enligt beslut av judiciell myndighet, av lön eller någon annan ersättning som Organisationen är skyldig en anställd.

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

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

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

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

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

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

§ 4. Les biens acquis ou importés conformément au § 3 ne peuvent être vendus ni cédés, ni utilisés autrement qu'aux conditions fixées par les Etats membres qui ont accordé les exonérations.

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

Article 2

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

§ 2. Pour ses communications officielles et le transfert de tous ses documents, l'Organisation bénéficie d'un traitement non moins favorable que celui accordé par chaque Etat membre aux autres organisations internationales comparables.

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

Befrielse skall inte medges från skatter och avgifter som endast utgör ersättning för tillhandahållna tjänster.

Varor som importerats eller exporterats av Organisationen och är helt nödvändiga för dess officiella verksamhet skall vara befriade från alla tullar och avgifter som tas ut vid import eller export.

Befrielse enligt denna artikel skall inte medges för köp och import av varor samt tillhandahållande av tjänster som är avsedda för personligt bruk av Organisationens personal.

§ 4. De varor som har förvärvats eller importerats i enlighet med § 3 får inte säljas, överlåtas eller användas på andra villkor än de som har fastställts av de medlemsstater som medgett befrielsen.

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

Artikel 2

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

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

Article 3

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

a) immunité de juridiction, même après la fin de leur mission, pour les actes, y compris leurs paroles et écrits, accomplis par eux dans l'exercice de leurs fonctions; cette immunité ne joue cependant pas en cas de dommages résultant d'un accident causé par un véhicule automoteur ou tout autre moyen de transport appartenant à un représentant d'un Etat ou conduit par lui ou en cas d'infraction à la réglementation de la circulation intéressant le moyen de transport précité;

b) immunité d'arrestation et de détention préventive, sauf en cas de flagrant délit;

c) immunité de saisie de leurs bagages personnels, sauf en cas de flagrant délit;

d) inviolabilité de tous leurs papiers et documents officiels;

e) exemption pour eux-mêmes et pour leurs conjoints de toute mesure limitant l'entrée et de toutes formalités d'enregistrement des étrangers;

f) mêmes facilités en ce qui concerne les réglementations monétaires ou de change que celles accordées aux représentants de Gouvernements étrangers en mission officielle temporaire.

Article 4

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

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

Artikel 3

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

a) immunitet mot rättsligt förfarande såvitt avser gärningar, däri inbegripet skriftliga och muntliga uttalanden, som de har begått vid fullgörandet av sina uppdrag och detta även sedan deras uppdrag har slutförts; denna immunitet skall dock inte gälla vid skada till följd av en olycka som har orsakats av ett motorfordon eller något annat transportmedel som tillhör eller har framförts av en företrädare för en medlemsstat och inte heller vid trafikbrott som har begåtts med ett sådant transportmedel;

b) immunitet mot anhållande och häktning, utom då de anträffas på bar gärning med brott;

c) immunitet mot beslag av personligt bagage, utom om de anträffas på bar gärning med brott;

d) okränkbarhet för alla handlingar och dokument som rör deras uppdrag;

e) undantag för sig själva och deras make eller maka från invandringsrestriktioner och anmälningsplikt för utlännningar;

f) samma lättnader med avseende på valuta- och växlingsrestriktioner som medges företrädare för en utländsk regering på ett tillfälligt officiellt uppdrag.

Artikel 4

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

a) immunitet mot rättsligt förfarande såvitt avser gärningar, däri inbegripet skriftliga och muntliga uttalanden, som de har begått vid fullgörandet av sina uppgifter i tjänsten, och detta även efter det att anställningen vid organisationen har upphört; denna immunitet skall dock inte gälla vid skada till följd av en olycka som har orsakats av ett motorfordon eller något annat transportmedel som tillhör eller har framförts av någon av organisationens anställda och inte heller vid trafikbrott som har begåtts med ett sådant transportmedel;

b) inviolabilité de tous leurs papiers et documents officiels;

c) mêmes exceptions aux dispositions limitant l'immigration et réglant l'enregistrement des étrangers que celles généralement reconnues aux membres du personnel des organisations internationales; les membres de leur famille faisant partie de leur ménage jouissent des mêmes facilités;

d) exonération de l'impôt national sur le revenu, sous réserve de l'introduction, au profit de l'Organisation, d'une imposition interne des traitements, salaires et autres émoluments versés par l'Organisation; cependant, les Etats membres ont la possibilité de tenir compte de ces traitements, salaires et émoluments pour le calcul du montant de l'impôt à percevoir sur les revenus d'autres sources; les Etats membres ne sont pas tenus d'appliquer cette exonération fiscale aux indemnités et pensions de retraite et rentes de survie versées par l'Organisation aux anciens membres de son personnel ou à leurs ayants droit;

e) en ce qui concerne les réglementations de change, mêmes privilèges que ceux généralement reconnus aux membres du personnel des organisations internationales;

f) en période de crise internationale, mêmes facilités de rapatriement pour eux et les membres de leur famille faisant partie de leur ménage que celles généralement reconnues aux membres du personnel des organisations internationales.

Article 5

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

a) immunité de juridiction pour les actes, y compris leurs paroles et écrits, accomplis par eux dans l'exercice de leurs fonctions; cette immunité ne joue cependant pas en cas de dommages résultant d'un accident causé par un véhicule automobile ou tout autre moyen de transport appartenant à un expert ou conduit par lui ou en cas d'infraction   la r gle-

b) okr nkrbarhet för alla handlingar och dokument som rör deras t n st;

c) samma undantag från bestämmelser om invandringsrestriktioner och anmälningsplikt f r utlänningar som vanligen medges internationella organisationers anställda; familjemedlemmar som ingår i hushållet åtnjuter samma lättnader;

d) befrielse från nationell inkomstskatt, med förbehåll för införande av intern beskattning till Organisationen, av löner och arvoden som betalas av Organisationen; medlemsstaterna har dock rätt att ta hänsyn till dessa löner och arvoden när det skattebelopp som tas ut på inkomster från andra källor skall beräknas; medlemsstaterna är inte skyldiga att tillämpa denna skattebefrielse på pensioner och livräntor som Organisationen betalar till sina tidigare anställda eller dessas f rm nstagare;

e) såvitt avser växling av valuta, samma privilegier som vanligen medges internationella organisationers personal;

f) samma lättnader såvitt avser dem själva och familjemedlemmar som tillhör deras hushåll f r repatriering vid internationella kriser som vanligen medges anställda vid internationella organisationer.

Artikel 5

Sakkunniga, som Organisationen anlitar, skall när de utför uppgifter hos Organisationen eller fullgör uppdag f r denna åtnjuta följande privilegier och immuniteter i den utsträckning som det  r nödvändigt för att de skall kunna fullgöra sina uppgifter, och detta även under resor som företas under fullgörandet av sådana uppgifter eller utförandet av sådana uppdag:

a) immunitet mot rättsligt förfarande såvitt avser gärningar, däri inbegripet muntliga och skriftliga uttalanden, som de har begått vid fullgörandet av sina uppgifter eller uppdag; denna immunitet skall dock inte gälla vid skada till följd av en olycka som har orsakats av ett motorfordon eller något annat transportmedel som tillhör en sakkunnig eller har

mentation de la circulation intéressant le moyen de transport précité; les experts continuent de bénéficier de cette immunité même après la cessation de leurs fonctions auprès de l'Organisation;

b) inviolabilité de tous leurs papiers et documents officiels;

c) facilités de change nécessaires au transfert de leur rémunération;

d) mêmes facilités, en ce qui concerne les bagages personnels, que celles accordées aux agents des Gouvernements étrangers en mission officielle temporaire.

Article 6

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

§ 2. Les autorités compétentes selon le § 1 sont:

- les Etats membres, pour leurs représentants,
- le Comité administratif pour le directeur général,
- le directeur général pour les autres membres du personnel ainsi que pour les experts auxquels l'Organisation fait appel.

Article 7

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

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

framförts av honom och inte heller vid trafikbrott som har begåtts med ett sådant transportmedel; de sakkunniga skall åtnjuta denna immunitet även efter det att de har upphört att utföra uppgifter för Organisationens räkning;

b) okränkbarhet för alla handlingar och dokument som rör deras uppdrag;

c) de lättnader från växlingsrestriktioner som erfordras för överföring av deras arvoden;

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

Artikel 6

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

§ 2. Behöriga myndigheter enligt § 1 är:

- medlemsstaterna, såvitt avser deras företrädare,
- administrativa kommittén, såvitt avser generaldirektören,
- generaldirektören, såvitt avser övriga anställda samt de sakkunniga som Organisationen anlitar.

Artikel 7

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

§ 2. Organisationen skall alltid samarbeta med behöriga myndigheter i medlemsstaterna för att underlätta rättsskipning, för att säkerställa att lagar och förordningar i de berörda medlemsstaterna iaktas och för att hindra missbruk av de privilegier och den immunitet som anges i detta protokoll.

Article 8

Aucun Etat membre n'est tenu d'accorder les privilèges et immunités mentionnés dans ce Protocole

- à l'article 3, à l'exception de la lettre d),
- à l'article 4, à l'exception des lettres a), b) et d),
- à l'article 5, à l'exception des lettres a) et b)

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

Article 9

L'Organisation peut conclure avec un ou plusieurs Etats membres des accords complémentaires en vue de l'application des dispositions de ce Protocole en ce qui concerne cet Etat membre ou ces Etats membres, ainsi que d'autres accords en vue d'assurer le bon fonctionnement de l'Organisation.

Artikel 8

En medlemsstat är inte skyldig att medge de privilegier och den immunitet som avses i detta protokoll

- i artikel 3, med undantag av d),
- i artikel 4, med undantag av a), b) och d),
- i artikel 5, med undantag av a) och b)

till sina egna medborgare eller till personer som har sitt hemvist i den staten.

Artikel 9

Organisationen får sluta tilläggsavtal med en eller flera medlemsstater beträffande tillämpningen av bestämmelserna i detta protokoll såvitt avser denna medlemsstat eller dessa medlemsstater ävensom andra avtal för att säkerställa att Organisationens verksamhet bedrivs på ett effektivt sätt.

(Översättning)

APPENDICE A
A LA CONVENTION
RELATIVE AUX
TRANSPORTS IN-
TERNATIONAUX
FERROVIAIRES
(COTIF) DU 9 MAI
1980

BIHANG A
TILL FÖRDRAGET
DEN 9 MAJ 1980 OM
INTERNATIONELL
JÄRNVÄGSTRAFIK
(COTIF)

RÈGLES UNIFORMES
CONCERNANT LE CONTRAT DE
TRANSPORT INTERNATIONAL FER-
ROVIAIRE DES VOYAGEURS ET DES
BAGAGES (CIV)

ENHETLIGA RÄTTSREGLER
FÖR AVTAL OM INTERNATIONELL
JÄRNVÄGSBEFORDRAN AV RESAN-
DE OCH RESGODS (CIV)

TITRE PREMIER
GÉNÉRALITÉS

AVDELNING I
ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

Article premier

Artikel 1

Champ d'application

Tillämpningsområde

§ 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 effectués avec des titres de transport internationaux établis pour un parcours empruntant les territoires d'au moins deux États et comprenant exclusivement des lignes inscrites sur la liste prévue aux articles 3 et 10 de la Convention.

§ 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 resgods 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.

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 convoyeurs des envois effectués conformément aux Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM).

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. Les tarifs internationaux fixent les relations pour lesquelles des titres de transport internationaux sont délivrés.

§ 2. De förbindelser för vilka internationella befordringshandlingar utfärdas anges i de internationella tarifferna.

§ 3. Dans les Règles uniformes, le terme « gare » couvre: les gares ferroviaires, les ports des services de navigation et tous autres établissements des entreprises de transport, ouverts au public pour l'exécution du contrat de transport.

§ 3. I de enhetliga rättsreglerna omfattar uttrycket "station" järnvägsstationer, sjöfartslinjers hamnar och alla andra inrättningar som trafikföretagen har öppnat för allmänheten i syfte att fullgöra befordringsavtal.

*Article 2**Exceptions du champ d'application*

§ 1. Les transports dont la gare de départ et la gare de destination sont situées sur le territoire d'un même Etat et qui n'empruntent le territoire d'un autre Etat qu'en transit ne sont pas soumis aux Règles uniformes:

a) si les lignes par lesquelles s'effectue le transit sont exclusivement exploitées par un chemin de fer de l'Etat de départ ou

b) si les Etats ou les chemins de fer intéressés sont convenus de ne pas considérer ces transports comme internationaux.

§ 2. Les transports entre gares de deux Etats limitrophes et les transports entre gares de deux Etats en transit par le territoire d'un troisième Etat, si les lignes par lesquelles s'effectue le transport sont exclusivement exploitées par un chemin de fer de l'un de ces trois Etats et que les lois et règlements d'aucun de ces Etats ne s'y opposent, sont soumis au régime du trafic intérieur applicable à ce chemin de fer.

*Article 3**Réserve concernant la responsabilité en cas de mort et de blessures de voyageurs*

§ 1. Chaque Etat peut, au moment où il signe la Convention ou dépose son instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, se réserver le droit de ne pas appliquer aux voyageurs victimes d'accidents survenus sur son territoire l'ensemble des dispositions relatives à la responsabilité du chemin de fer en cas de mort et de blessures de voyageurs, lorsque ceux-ci sont ses ressortissants ou des personnes ayant leur résidence habituelle dans cet Etat.

§ 2. Chaque Etat ayant fait la réserve ci-dessus peut y renoncer à tout moment en informant le Gouvernement dépositaire. La renonciation à la réserve produit ses effets un mois après la date à laquelle le Gouvernement suisse en donne connaissance aux Etats.

*Article 4**Obligation de transporter*

§ 1. Le chemin de fer est tenu d'effectuer, aux conditions des Règles uniformes, tout transport de voyageurs et de bagages, pourvu que:

*Artikel 2**Undantag från tillämpningsområdet*

§ 1. När avrese- och bestämmelsestationerna för en befordran ligger på en och samma stats område och en annan stats område berörs endast av genomfart, är de enhetliga rättsreglerna inte tillämpliga på befordringen

a) om genomfartslinjen trafikeras uteslutande av en järnväg med säte i avresestaten, eller

b) om de berörda staterna eller järnvägarna har enats om att inte betrakta befordringen som internationell.

§ 2. När en befordran sker mellan stationer i två grannstater eller mellan stationer i två stater i genomfart över en tredje stats område, och de linjer på vilka befordringen utförs uteslutande trafikeras av en järnväg med säte i någon av dessa tre stater, tillämpas de föreskrifter som gäller för denna järnvägs inrikes trafik, om hinder mot detta inte möter på grund av lag eller annan författning i någon av staterna.

*Artikel 3**Förbehåll rörande ansvarigheten i fall då resande dödas eller skadas*

§ 1. En stat får, när den undertecknar fördraget eller deponerar instrument om ratifikation, godtagande, godkännande eller anslutning, förbehålla sig rätten att, såvitt gäller skador i följd av olyckor inom den stats område, inte tillämpa samtliga de bestämmelser som reglerar järnvägens ansvarighet i fall då resande dödas eller skadas, om den resande är medborgare i den staten eller har hemvist där.

§ 2. En stat som har gjort förbehåll enligt § 1 får när som helst återta förbehållet genom meddelande till depositarien. Förbehållet upphör att gälla en månad från den dag då schweiziska regeringen har underrättat medlemsstaterna om återtagandet.

*Artikel 4**Befordringsskyldighet*

§ 1. Järnvägen är skyldig att befordra resande och resgods i enlighet med de enhetliga rättsreglerna, under förutsättning att

a) le voyageur se conforme aux Règles uniformes, aux dispositions complémentaires et aux tarifs internationaux ;

b) le transport soit possible avec le personnel et les moyens de transport normaux permettant de satisfaire les besoins réguliers du trafic ;

c) le transport ne soit pas empêché par des circonstances que le chemin de fer ne peut pas éviter et auxquelles il ne dépend pas de lui de remédier.

§ 2. Lorsque l'autorité compétente a décidé que le service sera supprimé ou suspendu en totalité ou en partie, 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.

§ 3. Toute infraction commise par le chemin de fer à cet article peut donner lieu à une action en réparation du dommage causé.

Article 5

Tarifs. Accords particuliers

§ 1. Les tarifs internationaux doivent contenir toutes les conditions spéciales applicables au transport, notamment les éléments nécessaires au calcul du prix de transport et des frais accessoires et, le cas échéant, les conditions de conversion des monnaies.

Les conditions des tarifs internationaux ne peuvent déroger aux Règles uniformes que si celles-ci le prévoient expressément.

§ 2. Les tarifs internationaux doivent être appliqués à tous aux mêmes conditions.

§ 3. Les chemins de fer peuvent conclure des accords particuliers comportant des réductions de prix ou d'autres avantages, dans la mesure où des conditions comparables sont consenties aux voyageurs qui se trouvent dans des situations comparables.

Des réductions de prix ou d'autres avantages peuvent être accordés pour le service du chemin de fer, pour le service des administrations publiques ou pour des œuvres de bienfaisance, d'éducation et d'instruction.

La publication des mesures prises en vertu du premier et du deuxième alinéa n'est pas obligatoire.

a) den resande rättar sig efter de enhetliga rättsreglerna, tilläggsbestämmelserna och de internationella tarifferna ;

b) befordringen kan genomföras med den personal och de normala transportmedel som svarar mot trafikens vanliga behov ;

c) befordringen inte hindras till följd av förhållanden som järnvägen inte kan undgå och som det inte ankommer på den att avhjälpa.

§ 2. Om en behörig myndighet har föreskrivit att trafiken varaktigt eller tillfälligt skall inställas eller inskränkas, skall allmänheten och järnvägarna genast underrättas om detta. Järnvägarna skall underrätta järnvägarna i de andra staterna, som i sin tur skall offentliggöra föreskriften.

§ 3. Om en järnväg åsidosätter någon bestämmelse i denna artikel, kan järnvägen förpliktas att ersätta den skada som uppkommer härigenom.

Artikel 5

Tariffer. Särskilda överenskommelser

§ 1. I de internationella tarifferna skall tas upp alla de särskilda villkor som skall tillämpas på befordringen och särskilt de uppgifter som behövs för beräkning av befordringsavgiften och tilläggsavgifter samt, i förekommande fall, villkoren för omräkning till annan valuta.

Villkoren i de internationella tarifferna får avvika från de enhetliga rättsreglerna endast när dessa uttryckligen medger det.

§ 2. De internationella tarifferna skall tillämpas gentemot alla på lika villkor.

§ 3. Järnvägarna får träffa särskilda överenskommelser som medför prisnedsättningar eller andra förmåner, i den mån jämförbara kategorier av resande erbjuds likvärdiga villkor.

Prisnedsättningar eller andra förmåner får medges för järnvägsförvaltningen och den offentliga förvaltningen, för välgörande ändamål och för uppfostrings- eller utbildningsändamål.

Åtgärder som har vidtagits med stöd av första eller andra stycket behöver inte offentliggöras.

§ 4. La publication des tarifs internationaux n'est obligatoire que dans les Etats dont les chemins de fer participent à ces tarifs comme réseau de départ ou de destination. Ces tarifs et leurs modifications entrent en vigueur à la date indiquée lors de leur publication. Les majorations de prix et autres dispositions qui auraient pour effet de rendre plus rigoureuses les conditions de transport prévues par ces tarifs entrent en vigueur au plus tôt six jours après leur publication.

Les modifications apportées aux prix de transport et frais accessoires prévus dans les tarifs internationaux pour tenir compte des fluctuations de change ainsi que les rectifications d'erreurs manifestes entrent en vigueur le lendemain de leur publication.

§ 5. Dans chaque gare ouverte au trafic international, le voyageur peut prendre connaissance des tarifs internationaux ou de leurs extraits indiquant les prix des billets internationaux qui y sont en vente et les taxes correspondantes pour les bagages.

Article 6

Unité de compte. Cours de conversion ou d'acceptation des monnaies

§ 1. L'unité de compte prévue par les Règles uniformes est le Droit de tirage spécial tel que défini par le Fonds Monétaire International.

La valeur, en Droit de tirage spécial, de la monnaie nationale d'un Etat membre du Fonds Monétaire International est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds Monétaire International pour ses propres opérations et transactions.

§ 2. La valeur, en Droit de tirage spécial, de la monnaie nationale d'un Etat non membre du Fonds Monétaire International est calculée de la façon déterminée per cet Etat.

Ce calcul doit exprimer en monnaie nationale une valeur réelle aussi proche que possible de celle qui résulterait de l'application du § 1.

§ 3. Pour un Etat non membre du Fonds Monétaire International, dont la législation ne permet pas d'appliquer le § 1 ou le § 2, l'unité de compte prévue par les Règles uniformes est considérée comme étant égale à trois francs or.

§ 4. En internationell tariff behöver offentliggöras endast i de stater vilkas järnvägar deltar i tariffen som avrese- eller bestämmelsejärnväg. En tariff och ändringar i denna träder i kraft den dag som anges vid offentliggörandet. Prishöjningar och andra ändringar som innebär en skärpning av beföringsvillkoren i tariffen träder dock i kraft tidigast sex dagar efter det att de har offentliggjorts.

Om ändrade växelkurser medför att beföringsavgifter eller tilläggsavgifter i en internationell tariff måste ändras eller om rättelse av ett uppenbart fel i tariffen påkallas, träder ändringen eller rättelsen i kraft dagen efter den dag då den har offentliggjorts.

§ 5. På varje station som är upplåten för internationell trafik skall den resande kunna ta del av internationella tariffer eller utdrag ur dessa som anger avgifterna för de internationella biljetter som säljs där och motsvarande avgifter för inskrivet resgods.

Artikel 6

Beräkningsenhet. Valutakurser vid omräkning eller växling

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

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

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

Denna beräkning skall ge ett realvärde i nationellt mynt som så nära som möjligt överensstämmer med vad som skulle ha följt av en tillämpning av § 1.

§ 3. För en stat som inte är medlem av Internationella valutafonden och vars lag inte medger att § 1 eller § 2 tillämpas, anses den beräkningsenhet som anges i de enhetliga rättsreglerna motsvara tre guldfrancs.

Le franc or est défini par 10/31 de gramme d'or au titre de 0,900.

La conversion du franc or doit exprimer en monnaie nationale une valeur réelle aussi proche que possible de celle qui résulterait de l'application du § 1.

§ 4. Les Etats, dans les trois mois qui suivent la mise en vigueur de la Convention et chaque fois qu'un changement se produit dans leur méthode de calcul ou dans la valeur de leur monnaie nationale par rapport à l'unité de compte, communiquent à l'Office central leur méthode de calcul conformément au § 2 ou les résultats de la conversion conformément au § 3.

L'Office central notifie ces informations aux Etats.

§ 5. Le chemin de fer doit publier les cours auxquels :

a) il effectue la conversion des sommes exprimées en unités monétaires étrangères, payables en monnaie du pays (cours de conversion) ;

b) il accepte en paiement des monnaies étrangères (cours d'acceptation).

Article 7

Dispositions complémentaires

§ 1. Deux ou plusieurs Etats ou deux ou plusieurs chemins de fer peuvent établir des dispositions complémentaires pour l'exécution des Règles uniformes. Elles ne peuvent déroger aux Règles uniformes que si celles-ci le prévoient expressément.

§ 2. Les dispositions complémentaires sont mises en vigueur et publiées dans les formes prévues par les lois et règlements de chaque Etat. Les dispositions complémentaires et leur mise en vigueur sont communiquées à l'Office central.

Article 8

Droit national

§ 1. A défaut de stipulations dans les Règles uniformes, les dispositions complémentaires et les tarifs internationaux, le droit national est applicable.

§ 2. On entend par droit national le droit de l'Etat où l'ayant droit fait valoir ses droits, y compris les règles relatives aux conflits de lois.

En guldfranc motsvarar 10/31 gram guld av 0,900 finhet.

Omräkningen av guldfrancs skall ge ett realvärde i nationellt mynt som så nära som möjligt överensstämmer med vad som skulle ha följt av en tillämpning av § 1.

§ 4. Inom tre månader från det att fördraget har trätt i kraft och varje gång som beräkningsmetoden ändras eller värdet av en stats mynt uttryckt i beräkningseenheten ändras, skall den berörda staten underrätta centralbyrån om den beräkningsmetod enligt § 2 som staten tillämpar resp. resultatet av omräkningen enligt § 3.

Centralbyrån skall delge staterna dessa upplysningar.

§ 5. Järnvägen skall offentliggöra de kurser till vilka

a) den omräknar belopp som är uttryckta i utländskt mynt, när de skall betalas i landets mynt (omräkningskurs);

b) den tar emot betalning i utländskt mynt (mottagningskurs).

Artikel 7

Tilläggsbestämmelser

§ 1. Två eller flera stater eller två eller flera järnvägar får utfärda tilläggsbestämmelser för tillämpningen av de enhetliga rättsreglerna. En tilläggsbestämmelse får avvika från de enhetliga rättsreglerna endast om det är uttryckligen medgivet i dessa.

§ 2. Tilläggsbestämmelserna sätts i kraft och offentliggörs i den ordning som föreskrivs i lag eller annan författning i varje stat. Centralbyrån skall underrättas om tilläggsbestämmelsernas innehåll och ikraftträdande.

Artikel 8

Nationell rätt

§ 1. Om bestämmelser saknas i de enhetliga rättsreglerna, tilläggsbestämmelserna och de internationella tarifferna, är nationell rätt tillämplig.

§ 2. Med nationell rätt förstås rättsordningen – däri inbegripet dess lagvalsregler – i den stat där den berättigade gör sitt anspråk gällande.

§ 3. Pour l'application des dispositions relatives à la responsabilité du chemin de fer en cas de mort et de blessures de voyageurs, le droit national est celui de l'Etat sur le territoire duquel l'accident survenu au voyageur s'est produit, y compris les règles relatives aux conflits de lois.

TITRE II CONTRAT DE TRANSPORT

Chapitre I Transport de voyageurs

Article 9

Horaires et utilisation des trains

§ 1. Le chemin de fer doit porter de manière appropriée l'horaire des trains à la connaissance du public.

§ 2. Les horaires ou les tarifs doivent indiquer les restrictions dans l'utilisation de certains trains ou de certaines classes de voiture.

Article 10

Exclusion du transport. Admission sous condition

§ 1. Sont exclues du transport ou peuvent en être exclues en cours de route:

a) les personnes en état d'ivresse, celles qui se conduisent d'une manière inconvenante ou qui n'observent pas les prescriptions en vigueur dans chaque Etat; ces personnes n'ont droit au remboursement ni du prix de leur billet, ni du prix qu'elles ont payé pour le transport de leurs bagages;

b) les personnes qui, en raison d'une maladie ou pour d'autres causes, paraîtraient devoir incommoder leurs voisins, à moins qu'un compartiment entier n'ait été réservé pour elles ou ne puisse être mis à leur disposition contre paiement. Toutefois, les personnes tombées malades en cours de route doivent être transportées au moins jusqu'à la première gare où il est possible de leur donner les soins nécessaires; le prix du voyage leur est remboursé conformément à l'article 25, après déduction de la part afférente au parcours effectué; le cas échéant, il en est de même en ce qui concerne le transport des bagages.

§ 3. Vid tillämpningen av bestämmelserna om järnvägens ansvarighet i fall då resande dödas eller skadas gäller som nationell rätt rättsordningen – däri inbegripet dess lagvalsregler – i den stat på vars område den resanden tillfogades skada.

AVDELNING II BEFORDRINGSAVTALET

Kapitel I Befordran av resande

Artikel 9

Tidtabeller och tillträde till tåg

§ 1. Järnvägen skall på lämpligt sätt tillkännage tågtidtabellerna för allmänheten.

§ 2. I tidtabellerna eller tarifferna skall anges de inskränkningar som kan gälla för användningen av vissa tåg eller vissa vagnklasser.

Artikel 10

Förlust av rätt till befordran. Befordran på vissa villkor.

§ 1. Följande personer befordras inte eller kan avvisas under befordringen:

a) berusade personer och personer som uppför sig anstötligt eller som inte iakttar de bestämmelser som gäller i varje stat; sådana personer har varken rätt att få tillbaka biljettavgiften eller den avgift de kan ha betalat för resgodsbefordran;

b) personer som på grund av sjukdom eller av någon annan anledning kan antas komma att förorsaka obehag för medresande, om inte en hel kupé har reserverats för dem eller kan ställas till deras förfogande mot betalning. Personer som har insjuknat under resan skall emellertid befordras åtminstone till den närmaste station där det är möjligt att ge dem den vård de behöver; befordringsavgiften betalas tillbaka enligt artikel 25 med avdrag för vad som belöper på den tillryggalagda sträckan; i förekommande fall gäller det samma för resgodsbefordran.

§ 2. Le transport des personnes atteintes de maladies contagieuses est régi par les Conventions et règlements internationaux ou, à défaut, par les lois et règlements de chaque Etat.

Article 11

Billets

§ 1. Les billets délivrés pour un transport international doivent porter le sigle CIV. A titre transitoire, le signe \mathcal{C} est admis.

§ 2. Les tarifs internationaux ou les accords entre chemins de fer déterminent la forme et le contenu des billets ainsi que la langue et les caractères dans lesquels ils doivent être imprimés et remplis.

§ 3. Sauf exception prévue par les tarifs internationaux, les billets doivent comporter:

- a) les gares de départ et de destination;
- b) l'itinéraire; si l'emploi de différents itinéraires ou moyens de transport est permis, cette faculté doit être mentionnée;
- c) la catégorie de train et la classe de voiture;
- d) le prix du transport;
- e) le premier jour de validité;
- f) la durée de validité.

§ 4. Les carnets de coupons délivrés sur la base d'un tarif international constituent un billet unique au sens des Règles uniformes.

§ 5. Sauf exception prévue par les tarifs internationaux, le billet est cessible s'il n'est pas nominatif et si le voyage n'a pas commencé.

§ 6. Le voyageur doit s'assurer, à la réception du billet, que celui-ci a été établi selon ses indications.

§ 7. La durée de validité des billets et les arrêts en cours de route sont réglés par les tarifs internationaux.

Article 12

Droit au transport. Voyageur sans billet valable

§ 1. Dès le commencement du voyage, le voyageur doit être muni d'un billet valable; il doit le conserver pendant tout le cours du

§ 2. För befordran av personer som lider av smittsam sjukdom gäller internationella fördrag och reglementen eller, när sådana saknas, interna bestämmelser i den berörda staten.

Artikel 11

Biljetter

§ 1. Biljetter som utfärdas för internationell befordran skall vara märkta med förkortningen CIV. Övergångsbevis får tecknet \mathcal{C} användas.

§ 2. I de internationella tarifferna eller genom överenskommelser mellan järnvägar bestäms biljetternas form och innehåll samt det språk och de skrivtecken som skall användas när biljetterna trycks och fylls i.

§ 3. Om inte annat anges i de internationella tarifferna, skall biljetterna innehålla uppgift om:

- a) avrestationen och bestämmelsestationen;
- b) befordringsvägen; om olika vägar eller färdmedel får väljas, skall detta anges;
- c) tågslag och vagnklass;
- d) befordringsavgiften;
- e) första giltighetsdagen;
- f) giltighetstiden.

§ 4. Biljetthäften som utfärdas enligt en internationell tariff anses vid tillämpning av de enhetliga rättsreglerna som en enda biljett.

§ 5. Om inte annat anges i de internationella tarifferna, får en biljett överlåtas, om den inte är utställd på en namngiven person och resan inte har börjat.

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

§ 7. Om biljettens giltighetstid och om uppehåll under resan gäller bestämmelser i de internationella tarifferna.

Artikel 12

Rätt till befordran. Resande som inte har giltig biljett.

§ 1. Den resande skall från resans början vara försedd med en giltig biljett, som han skall bevara under hela resan. På begäran

voyage et, s'il en est requis, le présenter à tout agent du chemin de fer chargé du contrôle et le rendre à la fin du voyage. Les tarifs internationaux peuvent prévoir des exceptions.

§ 2. Les billets ayant subi une modification illicite ne sont pas valables et sont retirés par les agents du chemin de fer chargés du contrôle.

§ 3. Le voyageur qui ne peut présenter un billet valable doit payer, outre le prix du transport, une surtaxe calculée conformément aux prescriptions applicables par le chemin de fer qui exige le paiement de la surtaxe.

§ 4. Le voyageur qui refuse le paiement immédiat du prix du transport ou de la surtaxe peut être exclu du transport. Le voyageur exclu ne peut exiger que ses bagages soient mis à sa disposition à une gare autre que la gare de destination.

Article 13

Réduction de prix pour les enfants

§ 1. Jusqu'à l'âge de cinq ans révolus, les enfants pour lesquels il n'est pas réclamé une place distincte sont transportés gratuitement et sans billet.

§ 2. Les enfants âgés de plus de cinq ans jusqu'à dix ans révolus et les enfants plus jeunes pour lesquels une place distincte est réclamée sont transportés à des prix réduits. Ceux-ci ne peuvent excéder la moitié des prix perçus pour les billets d'adultes, sauf en ce qui concerne les suppléments perçus pour l'utilisation de certains trains ou de certaines voitures, sans préjudice de l'arrondissement des sommes effectué conformément aux prescriptions applicables par le chemin de fer émetteur du billet.

Cette réduction n'est pas obligatoirement applicable aux prix des billets qui en comportent déjà une autre par rapport au prix normal du billet simple.

§ 3. Toutefois, les tarifs internationaux peuvent prévoir des limites d'âge différentes de celles des §§ 1 et 2, dans la mesure où ces limites ne sont inférieures ni à quatre ans révolus, en ce qui concerne la gratuité de transport visée au § 1, ni à dix ans révolus dans le cas d'application des prix réduits visés au § 2.

skall biljetten visas upp för och vid resans slut överlämnas till järnvägstjänsteman som utför biljettkontroll. I de internationella tarifferna kan undantag medges från vad som nu har sagts.

§ 2. En biljett som har ändrats obehörigen är ogiltig och skall tas om hand av den järnvägstjänsteman som utför biljettkontroll.

§ 3. En resande som inte kan visa upp en giltig biljett skall förutom befordringsavgiften betala ett tillägg, som beräknas enligt tillämpliga föreskrifter för den järnväg som kräver betalningen av tillägget.

§ 4. En resande som vägrar att genast betala befordringsavgiften eller tillägget förlorar rätten till befordran. Om den resande förlorar rätten till befordran, kan han inte kräva att hans resgods ställs till hans förfogande på någon annan station än bestämelsestationen.

Artikel 13

Prisnedsättning för barn

§ 1. Barn under fem år befordras utan avgift och biljett, om inte en särskild plats begärs för barnet.

§ 2. Barn mellan fem och tio år samt barn under fem år, för vilka en särskild plats begärs, befordras till nedsatt avgift. Denna avgift får inte överstiga hälften av avgiften för vuxna, utom när det är fråga om tilläggsavgift för färd med vissa tåg eller i vissa vagnar och om sådan avrundning av belopp som sker enligt tillämpliga föreskrifter för den järnväg som utfärdar biljetten.

Denna prisnedsättning behöver inte tillämpas på biljettavgifter som redan är nedsatta i förhållande till den ordinarie avgiften för enkel biljett.

§ 3. I de internationella tarifferna får dock föreskrivas andra åldersgränser än de som anges i §§ 1 och 2, i den mån maximialdern inte sätts lägre än fyra år för avgiftsfri befordran enligt § 1 och tio år för nedsättning enligt § 2.

*Article 14**Occupation des places*

§ 1. L'occupation, l'attribution et la réservation des places dans les trains sont réglées par les prescriptions applicables par le chemin de fer.

§ 2. Dans les conditions fixées par les tarifs internationaux, le voyageur peut utiliser une place d'une classe supérieure ou un train d'une catégorie de prix supérieure à celles mentionnées sur le billet ou faire modifier l'itinéraire.

*Article 15**Introduction de colis à main et d'animaux dans les voitures*

§ 1. Le voyageur peut prendre gratuitement avec lui dans les voitures des objets faciles à porter (colis à main).

Chaque voyageur ne dispose pour ses colis à main que de l'espace situé au-dessus et en dessous de la place qu'il occupe, ou d'un autre espace correspondant lorsque les voitures sont d'un type spécial, notamment lorsqu'elles comportent une soute à bagages.

§ 2. Ne peuvent être introduits dans les voitures :

- a) les matières et objets exclus du transport comme bagages en vertu de l'article 18 e), sauf exception prévue par les dispositions complémentaires ou les tarifs;
- b) les objets de nature à gêner ou à incommoder les voyageurs ou à causer un dommage;
- c) les objets que les prescriptions des douanes ou d'autres autorités administratives ne permettent pas d'introduire dans les voitures;
- d) les animaux vivants, sauf exception prévue par les dispositions complémentaires ou les tarifs.

§ 3. Les tarifs internationaux peuvent prévoir à quelles conditions les objets introduits dans les voitures en contravention aux §§ 1 et 2 b) sont néanmoins transportés comme colis à main ou comme bagages.

§ 4. Le chemin de fer a le droit de s'assurer, en présence du voyageur, de la nature des objets introduits dans les voitures, en cas de présomption grave de contravention au § 2 a), b) et d). S'il n'est pas possible d'iden-

*Artikel 14**Rätt till plats*

§ 1. I fråga om markering, anvisning och förbeställning av platser i tåg gäller de föreskrifter som tillämpas av den berörda järnvägen.

§ 2. På de villkor som fastställs i de internationella tarifferna får en resande utnyttja plats i en högre vagnsklass eller i tåg i en högre prisklass än som anges i biljetten eller låta ändra färdvägen.

*Artikel 15**Rätt att medföra handresgods och djur i personvagnar*

§ 1. Den resande får i en personvagn avgiftsfritt ta med sig föremål som lätt kan bäras (handresgods).

För sitt handresgods får den resande bara ta i anspråk utrymmet ovanför och under sin sittplats, eller annat motsvarande utrymme i vagnar av särskild typ, t. ex. vagnar som är försedda med bagagerum.

§ 2. Det är förbjudet att i en personvagn ta med:

- a) ämnen eller föremål som enligt artikel 18 inte får befordras som inskrivet resgods, om inte undantag medges i tilläggsbestämmelser eller tariffer,
- b) föremål som kan medföra obehag eller besvär för de resande eller kan orsaka skada,
- c) föremål som enligt föreskrift av tullmyndigheter eller andra förvaltningsmyndigheter inte får medföras i personvagn,
- d) levande djur, om inte undantag medges i tilläggsbestämmelser eller tariffer.

§ 3. I de internationella tarifferna kan föreskrivas på vilka villkor föremål som har medförts i en personvagn i strid med § 1 eller § 2 b) ändå befordras som handresgods eller som inskrivet resgods.

§ 4. Vid grundad misstanke om överträdelse av § 2 a), b) eller d) får järnvägen i den resandes närvaro förvissa sig om beskaffenheten av föremål som har medförts i personvagnen. Om det inte kan fastställas vilken

tifier le voyageur qui a pris avec lui les objets soumis à vérification, le chemin de fer effectue celle-ci en présence de deux témoins étrangers au chemin de fer.

§ 5. La surveillance des objets et des animaux que le voyageur prend avec lui dans la voiture lui incombe, sauf quand il ne peut l'exercer du fait qu'il se trouve dans une voiture du type spécial visé au § 1.

§ 6. Le voyageur est responsable de tout dommage causé par les objets ou les animaux qu'il prend avec lui dans la voiture, à moins qu'il ne prouve que le dommage a été causé par une faute du chemin de fer, par une faute d'un tiers ou par des circonstances que le voyageur ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier.

Cette disposition n'affecte pas la responsabilité qui peut incomber au chemin de fer en vertu de l'article 26.

Article 16

Correspondance manquée. Suppression de trains

§ 1. Lorsque par suite du retard d'un train la correspondance avec un autre train est manquée ou lorsqu'un train est supprimé sur tout ou partie de son parcours et que le voyageur veut continuer son voyage, le chemin de fer doit acheminer le voyageur avec ses colis à main et ses bagages, dans la mesure du possible et sans aucune surtaxe, par un train se dirigeant vers la même gare de destination, par la même ligne ou par une autre ligne relevant des chemins de fer participant à l'itinéraire de transport primitif, de façon à permettre au voyageur d'arriver à destination avec le moindre retard.

§ 2. Le chemin de fer doit, s'il y a lieu, certifier sur le billet que la correspondance a été manquée ou le train supprimé, prolonger la validité du billet dans la mesure nécessaire et le rendre valable pour le nouvel itinéraire, pour une classe supérieure ou pour un train d'une catégorie de prix supérieure. Toutefois, les tarifs ou les horaires peuvent exclure l'utilisation de certains trains.

resande som har medfört det föremål som skall undersökas, får järnvägen utföra undersökningen i närvaro av två vittnen som inte är knutna till järnvägen.

§ 5. Det åligger den resande att ha uppsikt över föremål och djur som han medför i en personvagn utom när han är ur stånd att utöva sådan uppsikt till följd av att han färdas i en vagn av sådan särskild typ som avses i § 1.

§ 6. Den resande är ansvarig för skada som orsakas av föremål eller djur som han medför i en personvagn, om han inte visar att skadan beror på fel eller försummelse från järnvägens eller tredje mans sida eller på någon omständighet som den resande inte kunde undgå eller förebygga följderna av.

Denna bestämmelse inverkar inte på järnvägens ansvarighet enligt artikel 26.

Artikel 16

Utebliven tåganlutning. Tåginställelse

§ 1. Om anslutning till ett annat tåg inte har kommit till stånd på grund av att ett tåg har försenats eller har ställts in på hela eller del av dess färdsträcka, skall järnvägen, om den resande vill fortsätta resan, i den mån detta är möjligt befordra honom samt hans handresgods och inskrivna resgods vidare utan tilläggsavgift. Befordringen skall ske med ett annat tåg, som går mot samma bestämelsestation på samma linje eller på en annan linje som trafikeras av någon av de järnvägar som deltar i trafiken på den ursprungliga befordringsvägen och som gör det möjligt för den resande att nå sitt resmål med minsta försening.

§ 2. Järnvägen skall i förekommande fall anteckna den uteblivna anslutningen eller tåginställelsen på biljetten, förlänga biljettens giltighetstid om det behövs och göra den giltig för den nya resvägen, för en högre vagnsklass eller för tåg i en högre prisklass. I tariff eller tidtabell kan dock anges att vissa tåg inte får användas.

Chapitre II Transport de bagages

Article 17

Objets admis

§ 1. Sont admis au transport comme bagages les objets affectés à des buts de voyage contenus dans des malles, paniers, valises, sacs de voyage et autres emballages de ce genre, ainsi que les emballages eux-mêmes.

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

§ 3. Les tarifs ou les horaires peuvent exclure ou limiter le transport de bagages dans certains trains ou certaines catégories de trains.

Article 18

Objets exclus

Sont exclus du transport comme bagages :

a) les objets dont le transport est interdit, ne fût-ce que sur l'un des territoires à parcourir par les bagages;

b) les objets dont le transport est réservé à l'administration des postes, ne fût-ce que sur l'un de territoires à parcourir par les bagages;

c) les marchandises destinées au commerce;

d) les objets encombrants ou d'une masse excessive;

e) les matières et objets dangereux, notamment les armes chargées, les matières et objets explosibles ou inflammables, les matières comburantes, toxiques, radioactives ou corrosives ainsi que les matières répugnantes ou infectieuses; les tarifs internationaux peuvent admettre sous condition, comme bagages, certains de ces matières et objets.

Article 19

Enregistrement et transport des bagages

§ 1. L'enregistrement des bagages n'a lieu que sur la présentation des billets valables au

Kapitel II Befordran av inskrivet resgods

Artikel 17

Föremål som befordras

§ 1. Som inskrivet resgods befordras föremål, som är avsedda för reseändamål och som förvaras i koffert, korg, väska, färd säck eller någon annan sådan förpackning, samt själva förpackningen.

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

§ 3. I tarifferna eller tidtabellerna kan anges undantag eller inskränkning i fråga om befordran av inskrivet resgods med vissa tåg eller tågslag.

Artikel 18

Föremål som inte befordras

Som inskrivet resgods befordras inte:

a) föremål vars befordran är förbjuden, även om detta är fallet endast inom ett av de områden genom vilka befordringen skulle ha ägt rum;

b) föremål vars befordran är förbehållen postverket, även om detta är fallet endast inom ett av de områden genom vilka befordringen skulle ha ägt rum;

c) handelsvaror;

d) föremål som är skrymmande eller har hög vikt;

e) farliga ämnen eller föremål, såsom laddade skjutvapen, explosiva eller lättantändliga ämnen eller föremål, självantändliga, giftiga, radioaktiva eller frätande ämnen, samt ämnen som är vämjeliga eller smittofarliga; i de internationella tarifferna kan befordran som inskrivet resgods av vissa av de nämnda ämnena och föremålen medges på särskilda villkor.

Artikel 19

Inskrivning av resgods och befordran av detta

§ 1. Inskrivning av resgods sker endast mot företeende av en biljett som gäller minst

moins jusqu'à la destination des bagages et pour l'itinéraire mentionné sur les billets.

Si le billet est valable pour plusieurs itinéraires, ou si le lieu de destination est desservi par plusieurs gares, le voyageur doit indiquer exactement l'itinéraire à suivre ou la gare pour laquelle l'enregistrement doit avoir lieu. Le chemin de fer ne répond pas des conséquences de l'inobservation de cette disposition par le voyageur.

§ 2. Si les tarifs le prévoient, le voyageur peut, pendant la durée de validité du billet, faire enregistrer des bagages pour le parcours total ou pour des fractions quelconques de ce parcours.

§ 3. Les tarifs déterminent si et dans quelles conditions des bagages peuvent être admis au transport sans présentation de billets ou pour un itinéraire autre que celui mentionné sur le billet présenté. 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.

§ 4. Le prix du transport des bagages doit être payé lors de l'enregistrement.

§ 5. Pour le surplus, les formalités d'enregistrement des bagages sont déterminées par les prescriptions en vigueur à la gare chargée de l'enregistrement.

§ 6. Le voyageur peut indiquer, conformément aux prescriptions en vigueur à la gare chargée de l'enregistrement, le train par lequel ses bagages doivent être expédiés. Si le voyageur n'utilise pas de cette faculté, l'acheminement a lieu par le premier train approprié.

Si les bagages doivent être transbordés dans une gare de correspondance, le transport doit avoir lieu par le premier train assurant le transport régulier de 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.

till resgodsets bestämmelsestation och endast för den väg som anges på biljetten.

Om biljetten gäller för flera vägar eller om flera stationer kan komma i fråga på bestämmelseorten, skall den resande noggrant ange befordringsvägen eller den station till vilken resgodset skall inskrivas. Järnvägen svarar inte för följderna av att den resande inte iakttar denna föreskrift.

§ 2. Om det medges i tarifferna, får den resande under biljettens giltighetstid låta inskriva resgods antingen för hela sträckan eller för vilken del som helst av sträckan.

§ 3. I tarifferna anges om och på vilka villkor som resgods tas emot till befordran utan att biljett företes eller för någon annan sträcka än som anges i den företedda biljetten. 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.

§ 4. Resgodsavgiften skall erläggas vid inskrivningen.

§ 5. I övrigt tillämpas vid inskrivningen av resgods de bestämmelser som gäller på den station där inskrivningen äger rum.

§ 6. Den resande får, i enlighet med de bestämmelser som gäller på den station där inskrivningen äger rum, ange med vilket tåg hans resgods skall sändas. Om han inte utnyttjar denna rätt, befordras resgodset med första lämpliga tåg.

Om resgodset måste lastas om vid en anslutningsstation, skall befordringen fortsätta 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.

*Article 20**Bulletin de bagages*

§ 1. Lors de l'enregistrement des bagages, il est délivré un bulletin au voyageur.

§ 2. Les bulletins de bagages délivrés pour un transport international doivent porter le sigle CIV. A titre transitoire, le signe **C** est admis.

§ 3. Les tarifs internationaux ou les accords entre chemins de fer déterminent la forme et le contenu des bulletins de bagages, ainsi que la langue et les caractères dans lesquels ils doivent être imprimés et remplis.

§ 4. Sauf exception prévue par les tarifs internationaux, les bulletins doivent comporter:

- a) les gares de départ et de destination;
- b) l'itinéraire;
- c) le jour de la remise et le train par lequel les bagages doivent être expédiés;
- d) le nombre des voyageurs;
- e) le nombre et la masse des colis;
- f) le prix du transport et les autres frais.

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

*Article 21**Etat, conditionnement, emballage et marquage des bagages*

§ 1. Les colis dont l'état ou le conditionnement est défectueux ou l'emballage insuffisant ou qui présentent des signes manifestes d'avaries peuvent être refusés par le chemin de fer. Si néanmoins celui-ci les accepte, il peut apporter une mention appropriée sur le bulletin de bagages. L'acceptation par le voyageur du bulletin de bagages portant une telle mention est considérée comme preuve que le voyageur a reconnu l'exactitude de cette mention.

§ 2. Le voyageur doit indiquer sur chaque colis, en un endroit bien visible, dans des conditions de fixité suffisantes, d'une manière claire et de façon indélébile ne permettant aucune confusion:

- a) son nom et son adresse.
- b) la gare et le pays de destination.

*Artikel 20**Resgodsbevis*

§ 1. När resgods skrivs in, skall ett resgodsbevis lämnas till den resande.

§ 2. Ett resgodsbevis som utfärdas för internationell befordran skall vara märkt med förkortningen CIV. Övergångsvis får tecknet **C** användas.

§ 3. I de internationella tarifferna eller genom överenskommelser mellan järnvägar bestäms resgodsbevisens form och innehåll samt det språk och de skrivecken som skall användas när bevisen trycks och fylls i.

§ 4. Om inte annat anges i de internationella tarifferna, skall ett resgodsbevis innehålla uppgift om:

- a) inlämningsstationen och bestämmelsestationen;
- b) befordringsvägen;
- c) inlämningsdagen och det tåg med vilket resgodset skall befordras;
- d) antal resande;
- e) antal kollin och deras vikt;
- f) resgodsavgiften och andra kostnader.

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

*Artikel 21**Resgodsets tillstånd, beskaffenhet, förpackning och märkning*

§ 1. Järnvägen kan vägra att ta emot resgods, vars tillstånd eller beskaffenhet är otillfredsställande eller som är otillräckligt förpackat eller visar tydliga tecken på att vara skadat. Om järnvägen ändå tar emot resgodset, får järnvägen anteckna förhållandet på resgodsbeviset. Om en resande tar emot ett resgodsbevis med en sådan anteckning, anses detta som bevis för att han har erkänt anteckningens riktighet.

§ 2. Den resande skall på varje kolli på väl synlig plats ange följande uppgifter på ett sätt som är tillräckligt hållbart, som är tydligt och outplånligt och som utesluter varje förväxling:

- a) sitt namn och sin adress.
- b) bestämmelsestationen och bestämmelselandet.

Les indications périmées doivent être rendues illisibles ou enlevées par le voyageur.

Le chemin de fer peut refuser les colis ne portant pas les indications prescrites.

Article 22

Responsabilité du voyageur. Vérification. Surtaxe

§ 1. Le voyageur est responsable de toutes les conséquences de l'inobservation des articles 17, 18 et 21, § 2.

§ 2. Le chemin de fer a le droit, en cas de présomption grave de contravention, de vérifier si le contenu des bagages répond aux prescriptions lorsque les lois et règlements de l'Etat où la vérification doit avoir lieu ne l'interdisent pas. Le voyageur doit être invité à assister à la vérification. S'il ne se présente pas ou s'il ne peut être atteint, la vérification doit se faire en présence de deux témoins étrangers au chemin de fer.

§ 3. Si une infraction est constatée, le voyageur doit payer les frais occasionnés par la vérification.

En cas d'infraction aux articles 17 et 18, le chemin de fer peut percevoir une surtaxe fixée par les tarifs internationaux, sans préjudice du paiement de la différence du prix de transport et d'une indemnité pour le dommage éventuel.

Article 23

Livraison

§ 1. La livraison des bagages a lieu contre remise du bulletin de bagages et, le cas échéant, contre paiement des frais qui grèvent l'envoi. Le chemin de fer a le droit, sans y être tenu, de vérifier si le détenteur du bulletin a qualité pour prendre livraison.

§ 2. Sont assimilés à la livraison au détenteur du bulletin, lorsqu'ils sont effectués conformément aux prescriptions en vigueur à la gare chargée de la livraison :

a) la remise des bagages aux autorités de douane ou d'octroi dans leurs locaux d'expédition ou dans leurs entrepôts, lorsque ceux-ci ne se trouvent pas sous la garde du chemin de fer;

b) le fait de confier des animaux vivants à un tiers.

Den resande skall göra oläslig eller avlägsna en märkning som inte längre är aktuell.

Järnvägen kan vägra att ta emot kollin som saknar föreskriven märkning.

Artikel 22

Resandens ansvarighet. Undersökning. Tilläggsavgifter

§ 1. Den resande är ansvarig för alla följder av att bestämmelserna i artiklarna 17 och 18 samt artikel 21 § 2 inte har iakttagits.

§ 2. Järnvägen får undersöka om resgodsets innehåll är i överensstämmelse med vad som har föreskrivits, om det finns grundad anledning att misstänka en överträdelse och undersökningen inte är förhuden enligt bestämmelserna i den stat där undersökningen avses äga rum. Den resande skall anmodas att närvara vid undersökningen. Om han inte infinner sig eller inte kan nås, skall undersökningen göras i närvaro av två vittnen som inte är knutna till järnvägen.

§ 3. Om det visar sig att gällande föreskrifter har överträtts, är den resande skyldig att betala kostnaderna för undersökningen.

Vid överträdelse av artiklarna 17 och 18 får järnvägen ta ut en tilläggsavgift som bestäms i de internationella tarifferna, utan att detta inverkar på järnvägens rätt till betalning av vad som fattas av den befodringsavgift som rätteligen skulle ha utgått eller på rätten till ersättning för eventuell skada.

Artikel 23

Utlämning

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

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

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

b) av levande djur till tredje man för förvaring.

§ 3. Le détenteur du bulletin peut demander au service de livraison de la gare de destination la livraison des bagages aussitôt que s'est écoulé, après l'arrivée du train par lequel les bagages devaient être transportés, le temps nécessaire pour la mise à disposition ainsi que, le cas échéant, pour l'accomplissement des formalités exigées par les douanes ou d'autres autorités administratives.

§ 4. A défaut de remise du bulletin, le chemin de fer n'est tenu de livrer les bagages qu'à celui qui justifie de son droit; si cette justification semble insuffisante, le chemin de fer peut exiger une caution.

§ 5. Les bagages sont livrés à la gare pour laquelle ils ont été enregistrés. Toutefois, à la demande du détenteur du bulletin faite en temps utile, si les circonstances le permettent et si les prescriptions des douanes ou d'autres autorités administratives ne s'y opposent pas, les bagages peuvent être restitués à la gare de départ ou livrés à une gare intermédiaire contre remise du bulletin de bagages et, en outre, si les tarifs l'exigent, contre présentation du billet.

§ 6. Le détenteur du bulletin auquel les bagages ne sont pas livrés conformément au § 3 peut exiger la constatation, sur le bulletin, du jour et de l'heure auxquels il a demandé la livraison.

§ 7. S'il en est requis par l'ayant droit, le chemin de fer doit procéder en sa présence à la vérification des bagages, en vue de constater un dommage allégué. L'ayant droit peut refuser la réception des bagages, si le chemin de fer ne donne pas suite à sa demande.

§ 8. Pour le surplus, la livraison des bagages est effectuée conformément aux prescriptions en vigueur à la gare chargée de la livraison.

Chapitre III

Dispositions communes au transport de voyageurs et de bagages

Article 24

Accomplissement des formalités administratives

Le voyageur doit se conformer aux prescriptions des douanes ou d'autres autorités administratives, tant en ce qui concerne sa

§ 3. När det tåg med vilket resgodset borde ha befordrats har kommit fram, kan innehavaren av resgodsbeviset begära att resgodset lämnas ut på bestämmelsestationens utlämningsställe, så snart den tid har gått som behövs för att resgodset skall kunna hållas tillgängligt och, i förekommande fall, behandlas av tullmyndigheter eller andra förvaltningsmyndigheter.

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

§ 5. Resgodset skall lämnas ut på den station till vilken det har skrivits in. Om innehavaren av resgodsbeviset i god tid begär det, om förhållandena medger det och om inte tullmyndigheters eller andra förvaltningsmyndigheters föreskrifter lägger hinder i vägen, får resgodset lämnas tillbaka på inlämningsstationen eller lämnas ut på en station under vägen mot att resgodsbeviset lämnas tillbaka och att, om detta föreskrivs i tarifferna, biljetten visas upp.

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

§ 7. Järnvägen är skyldig att på begäran av den berättigade i hans närvaro undersöka resgodset för att fastställa om en påstådd skada föreligger. Den berättigade får vägra att ta emot resgodset, om järnvägen inte efterkommer hans begäran.

§ 8. I övrigt sker utlämningen av resgodset enligt de bestämmelser som gäller på utlämningsstationen.

Kapitel III

Gemensamma bestämmelser för befordran av resande och befordran av inskrivet resgods

Artikel 24

Fullgörande av förvaltningsmyndigheters föreskrifter

Den resande är skyldig att följa de föreskrifter som meddelas av tullmyndigheter eller andra förvaltningsmyndigheter såväl i frå-

personne et les animaux qu'il prend avec lui que la visite de ses colis à main et bagages. Il doit assister à cette visite, sauf exception prévue par les lois et règlements de chaque Etat. Le chemin de fer n'est pas responsable, à l'égard du voyageur, du dommage résultant du fait que le voyageur ne tient pas compte de ces obligations.

Article 25

Remboursement, restitution et paiement supplémentaire

§ 1. Le prix de transport est remboursé en totalité ou en partie, lorsque:

- a) le billet n'a pas été utilisé ou l'a été partiellement;
- b) par suite du manque de place, le billet a été utilisé dans une classe ou un train d'une catégorie de prix inférieure à celles mentionnées sur le billet;
- c) les bagages ont été retirés à la gare de départ ou livrés à une gare intermédiaire.

§ 2. Les tarifs internationaux fixent les pièces et attestations à produire à l'appui de la demande de remboursement, les montants à rembourser, ainsi que les taxes à en déduire.

Dans des cas déterminés, ces tarifs peuvent exclure le remboursement du prix de transport ou le subordonner à certaines conditions.

§ 3. Toute demande de remboursement fondée sur les paragraphes précédents et l'article 10, § 1, b) est irrecevable si elle n'a pas été présentée au chemin de fer dans les six mois. Le délai commence à courir, pour les billets, du jour suivant l'expiration de leur validité et, pour les bulletins de bagages, du jour de leur émission.

§ 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 1 unité de compte par billet ou par bulletin de bagages.

§ 5. Pour le calcul du trop-perçu ou du moins-perçu, il convient d'appliquer le cours du change officiel du jour où le prix de trans-

ga om hans person och de djur han har med sig som i fråga om undersökning av hans handresgods och inskrivna resgods. Han skall närvara vid en sådan undersökning, om inte undantag medges i de tillämpliga nationella bestämmelserna. Järnvägen är inte ansvarig gentemot den resande för skada som uppkommer till följd av att den resande inte fullgör dessa skyldigheter.

Artikel 25

Återbetalning och tilläggsbetalning

§ 1. Befordringsavgiften skall betalas tillbaka helt eller delvis, om

- a) biljetten inte har utnyttjats eller bara har utnyttjats delvis;
- b) biljetten på grund av platsbrist har utnyttjats i en lägre vagnsklass eller för ett tåg i en lägre prisklass än vad som anges i biljetten;
- c) inskrivet resgods har tagits tillbaka på inlämningsstationen eller lämnats ut på en station under vägen.

§ 2. I de internationella tarifferna bestäms vilka handlingar och intyg som skall företes till stöd för en begäran om återbetalning, vilka belopp som skall betalas tillbaka och de avgifter som skall dras av.

För särskilt angivna fall kan i tarifferna föreskrivas att befordringsavgiften inte skall betalas tillbaka eller betalas tillbaka endast på vissa villkor.

§ 3. Rätten till återbetalning enligt §§ 1 och 2 eller enligt artikel 10 § 1 b) går förlorad, om krav inte har framställts hos järnvägen inom sex månader. Denna frist räknas, i fråga om biljetter, från dagen efter den dag då biljettens giltighetstid gick ut och, i fråga om resgodsbevis, från den dag då beviset utfärdades.

§ 4. Om en tariff har tillämpats oriktigt eller något fel har gjorts när en befordringsavgift 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 en beräkningsenhet för varje biljett eller resgodsbevis.

§ 5. När ett belopp för återbetalning eller tilläggsbetalning beräknas, bör den officiella växelkursen tillämpas som gällde den dag då

port a été perçu. Si le paiement en est effectué dans une monnaie autre que la monnaie de perception, le cours applicable est celui du jour où ce paiement a lieu.

§ 6. Dans tous les cas non prévus par cet article et à défaut d'accords entre les chemins de fer, les prescriptions en vigueur dans l'Etat de départ sont applicables.

TITRE III RESPONSABILITÉ

Chapitre I

Responsabilité du chemin de fer en cas de mort et de blessures de voyageurs

Article 26

Fondement de la responsabilité

§ 1. Le chemin de fer est responsable du dommage résultant de la mort, des blessures ou de toute autre atteinte à l'intégrité physique ou mentale d'un voyageur causées par un accident en relation avec l'exploitation ferroviaire survenu pendant que le voyageur séjourne dans les véhicules, qu'il y entre ou qu'il en sort.

Le chemin de fer est, en outre, responsable du dommage résultant de la perte totale ou partielle ou de l'avarie des objets que le voyageur victime d'un tel accident avait, soit sur lui, soit avec lui comme colis à main, y compris les animaux.

§ 2. Le chemin de fer est déchargé de cette responsabilité:

a) si l'accident a été causé par des circonstances extérieures à l'exploitation que le chemin de fer, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier;

b) en tout ou en partie, dans la mesure où l'accident est dû à une faute du voyageur ou à un comportement de celui-ci qui n'est pas conforme à la conduite normale des voyageurs;

c) si l'accident est dû au comportement d'un tiers que le chemin de fer, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences duquel il ne pouvait pas obvier; si la responsabilité du chemin de fer n'est pas exclue de ce fait, il répond pour le tout dans les limites des Règles uniformes et sans préju-

befordringsavgiften togs ut. Om beloppet betalas i något annat myntslag än det i vilket avgiften togs ut, tillämpas kursen för den dag då betalningen sker.

§ 6. I de fall som inte avses i denna artikel och inte omfattas av någon överenskommelse mellan järnvägarna tillämpas avresestatens bestämmelser.

AVDELNING III ANSVARIGHET

Kapitel I

Järnvägens ansvarighet i fall då resande dödas eller skadas

Artikel 26

Förutsättningarna för ansvarighet

§ 1. Järnvägen är ansvarig för skada som uppkommer till följd av att resande dödas eller tillfogas kroppsskada eller annars utsätts för kroppsligt eller själsligt men genom en olyckshändelse som har samband med järnvägsdriften och som inträffar medan den resande uppehåller sig i ett järnvägsfordon eller stiger på eller av ett sådant fordon.

Järnvägen är dessutom ansvarig för fullständig eller partiell förlust av eller skada på ett föremål som en resande som skadas genom en sådan olyckshändelse bar på sig eller hade med sig som handresgods, däri inbegripet djur.

§ 2. Järnvägen är fri från denna ansvarighet,

a) om olyckshändelsen har orsakats av omständigheter som inte kan hänföras till själva järnvägsdriften och som järnvägen inte hade kunnat undgå eller förebygga följderna av, även om den hade iakttagit den omsorg som förhållandena hade påkallat;

b) helt eller delvis, i den utsträckning som olyckshändelsen beror på fel eller försumelse av den resande eller på ett beteende av denne som avviker från resandes normala beteende;

c) om olyckshändelsen beror på ett sådant beteende av tredje man som järnvägen inte hade kunnat undgå eller förebygga följderna av, även om den hade iakttagit den omsorg som förhållandena hade påkallat; är enligt vad som nu har sagts ansvarighet för järnvägen inte utesluten, svarar järnvägen för hela skadan inom de gränser som anges i de enhet-

dicc de son recours éventuel contre le tiers.

§ 3. Les Règles uniformes n'affectent pas la responsabilité qui peut incomber au chemin de fer pour les cas non prévus au § 1.

§ 4. Le chemin de fer responsable au sens de ce chapitre est celui qui, d'après la liste des lignes prévue aux articles 3 et 10 de la Convention, exploite la ligne sur laquelle l'accident s'est produit. Si d'après cette liste, il y a coexploitation par deux chemins de fer, chacun d'eux est responsable.

Article 27

Dommages-intérêts en cas de mort

§ 1. En cas de mort du voyageur, les dommages-intérêts comprennent:

a) les frais nécessaires consécutifs au décès, notamment ceux du transport du corps, d'inhumation et d'incinération;

b) si la mort n'est pas survenue immédiatement, les dommages-intérêts prévus à l'article 28.

§ 2. Si, par la mort du voyageur, des personnes envers lesquelles il avait ou aurait eu à l'avenir une obligation alimentaire, en vertu de la loi, sont privées de leur soutien, il y a également lieu de les indemniser de cette perte. L'action en dommages-intérêts des personnes dont le voyageur assumait l'entretien sans y être tenu par la loi reste soumise au droit national.

Article 28

Dommages-intérêts en cas de blessures

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

a) les frais nécessaires, notamment ceux de traitement et de transport;

b) la réparation du préjudice causé, soit par l'incapacité de travail totale ou partielle, soit par l'accroissement des besoins.

liga rättsreglerna men utan inskränkning i den rätt till återkrav som järnvägen kan ha mot tredje man.

§ 3. De enhetliga rättsreglerna inverkar inte på den ansvarighet som kan åvila järnvägen i andra fall än de som avses i § 1.

§ 4. Med ansvarig järnväg förstås i detta kapitel den järnväg som, enligt den lista över linjer som avses i artiklarna 3 och 10 i själva fördraget, trafikerar den linje på vilken olyckshändelsen inträffade. Om det enligt denna lista föreligger samtrafik av två järnvägar, är var och en av dessa järnvägar ansvarig.

Artikel 27

Ersättning vid dödsfall

§ 1. Om en resande dödas, skall ersättningen omfatta:

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

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

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

Artikel 28

Ersättning vid annan personskada

Om en resande tillfogas kroppsskada eller annars utsätts för kroppsligt eller själsligt men, skall ersättningen täcka:

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

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

Article 29*Réparation d'autres préjudices*

Le droit national détermine si et dans quelle mesure le chemin de fer doit verser des dommages-intérêts pour des préjudices autres que ceux prévus aux articles 27 et 28, notamment les préjudices moral et physique (*pretium doloris*) et esthétique.

Article 30*Forme et limitation des dommages-intérêts en cas de mort et de blessures*

§ 1. Les dommages-intérêts prévus aux articles 27, § 2 et 28 b) doivent être alloués sous forme de capital. Toutefois, si le droit national permet l'allocation d'une rente, ils sont alloués sous cette forme lorsque le voyageur lésé ou les ayants droit visés à l'article 27, § 2, le demandent.

§ 2. Le montant des dommages-intérêts à allouer en vertu du § 1 est déterminé selon le droit national. Toutefois, pour l'application des Règles uniformes, il est fixé une limite maximale de 70 000 unités de compte en capital ou en rente annuelle correspondant à ce capital, pour chaque voyageur, dans le cas où le droit national prévoit une limite maximale d'un montant inférieur.

Article 31*Limitation des dommages-intérêts en cas de perte ou d'avarie d'objets*

Lorsque le chemin de fer est responsable en vertu de l'article 26, § 1, 2^e alinéa, il doit réparer le dommage jusqu'à concurrence de 700 unités de compte pour chaque voyageur.

Article 32*Interdiction de limiter la responsabilité*

Les dispositions tarifaires et celles des accords particuliers conclus entre le chemin de fer et le voyageur, qui tendent à exonérer d'avance, totalement ou partiellement, le chemin de fer de sa responsabilité en cas de mort et de blessures de voyageurs, ou qui ont pour effet de renverser le fardeau de la preuve incombant au chemin de fer, ou qui établissent des limites inférieures à celles fixées aux articles 30, § 2 et 31, sont nulles de plein droit. Toutefois, cette nullité n'entraîne pas celle du contrat de transport.

Artikel 29*Ersättning för andra skador*

Enligt nationell rätt avgörs om och i vilken mån järnvägen är skyldig att betala ersättning för andra skador än sådana som avses i artiklarna 27 och 28, särskilt för själsligt lidande, sveda och värk samt förändring av utseendet.

Artikel 30*Ersättningens form och begränsning vid dödsfall eller annan personskada*

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

§ 2. Storleken av den ersättning som skall utges enligt § 1 bestäms enligt nationell rätt. Vid tillämpning av de enhetliga rättsreglerna gäller dock en begränsning av engångsbelopp eller av livränta som svarar mot ett sådant belopp till 70 000 beräkningsenheter per resande, om det i den nationella rätten föreskrivs begränsning till ett lägre belopp.

Artikel 31*Begränsning av ersättningen vid förlust av föremål eller sakskada*

Om järnvägen är ansvarig enligt artikel 26 § 1 andra stycket, skall den ersätta den uppkomna skadan intill ett belopp om 700 beräkningsenheter per resande.

Artikel 32*Förbud mot inskränkning av ansvarigheten*

Sådana bestämmelser i tarifferna eller i särskilda överenskommelser mellan järnvägen och den resande som syftar till att i förväg helt eller delvis befria järnvägen från dess ansvarighet i de fall då resande dödas eller skadas eller till att kasta om den bevisbördan som åvilar järnvägen eller till att fastställa lägre gränser för ersättningens storlek än de som föreskrivs i artikel 30 § 2 och artikel 31 är ogiltiga. Denna ogiltighet medför dock inte att befodringsavtalet blir ogiltigt.

*Article 33**Transports mixtes*

§ 1. Sous réserve du § 2, les dispositions relatives à la responsabilité du chemin de fer en cas de mort et de blessures de voyageurs ne sont pas applicables aux dommages survenus pendant le transport sur des lignes non ferroviaires inscrites sur la liste des lignes prévue aux articles 3 et 10 de la Convention.

§ 2. Toutefois, lorsque les véhicules ferroviaires sont transportés par ferry-boat, les dispositions relatives à la responsabilité du chemin de fer en cas de mort et de blessures de voyageurs sont applicables aux dommages visés à l'article 26, § 1, causés par un accident en relation avec l'exploitation ferroviaire survenu pendant que le voyageur séjourne dans lesdits véhicules, qu'il y entre ou qu'il en sort.

Pour l'application de l'alinéa ci-dessus, on entend par «Etat sur le territoire duquel l'accident survenu au voyageur s'est produit», l'Etat dont le ferry-boat bat le pavillon.

§ 3. Lorsque, par suite de circonstances exceptionnelles, le chemin de fer se trouve dans l'obligation d'interrompre provisoirement son exploitation et transporte ou fait transporter les voyageurs par un autre moyen de transport, il est responsable d'après le droit afférent à ce moyen de transport. Néanmoins, l'article 18 de la Convention et les articles 8, 48 à 53 et 55 des Règles uniformes demeurent applicables.

Chapitre II**Responsabilité du chemin de fer pour les bagages***Article 34**Responsabilité collective des chemins de fer*

§ 1. Le chemin de fer qui a accepté des bagages au transport en délivrant un bulletin de bagages est responsable de l'exécution du transport sur le parcours total jusqu'à la livraison.

§ 2. Chaque chemin de fer subséquent, par le fait même de la prise en charge des bagages, participe au contrat de transport et assume les obligations qui en résultent, sans préjudice des dispositions de l'article 51, § 3 concernant le chemin de fer de destination.

*Artikel 33**Kombinerad befordran*

§ 1. Utom i de fall som avses i § 2 är bestämmelserna om järnvägens ansvarighet i de fall då resande dödas eller skadas inte tillämpliga på en skada som har uppkommit under befordran på en sådan linje som har tagits upp i den lista som avses i artiklarna 3 och 10 i själva fördraget men som inte är en järnvägslinje.

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

Vid tillämpningen av första stycket förstås med "stat på vars område den resande har skadats" den stat vars flagga färjan för.

§ 3. Om järnvägen till följd av särskilda omständigheter anser sig vara tvungen att tillfälligt avbryta järnvägsdriften och befordrar eller låter befordra de resande med ett annat transportmedel, svarar järnvägen enligt de regler som gäller för detta transportmedel. Artikel 18 i själva fördraget och artiklarna 8, 48–53 och 55 i de enhetliga rättsreglerna skall dock tillämpas.

Kapitel II**Järnvägens ansvarighet för inskrivet resgods***Artikel 34**Järnvägarnas gemensamma ansvarighet*

§ 1. En järnväg, som har tagit emot inskrivet resgods för befordran och utfärdat resgodsbevis, är ansvarig för befordringen under hela sträckan till dess att resgodset har lämnats ut.

§ 2. Genom att överta resgodset inträder varje efterföljande järnväg i befordringsavtalet och åtar sig därmed de skyldigheter som följer av detta. Denna bestämmelse utgör inte hinder mot tillämpning av vad som sägs om bestämmelsejärnvägen i artikel 51 § 3.

*Article 35**Etendue de la responsabilité*

§ 1. Le chemin de fer est responsable du dommage résultant de la perte totale ou partielle et de l'avarie des bagages survenues à partir de l'acceptation au transport jusqu'à la livraison ainsi que du retard à la livraison.

§ 2. Le chemin de fer est déchargé de cette responsabilité si la perte, l'avarie ou le retard à la livraison a eu pour cause une faute du voyageur, un ordre de celui-ci ne résultant pas d'une faute du chemin de fer, un vice propre des bagages ou des circonstances que le chemin de fer ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier.

§ 3. Le chemin de fer est déchargé de cette responsabilité lorsque la perte ou l'avarie résulte des risques particuliers inhérents à un ou plusieurs des faits ci-après:

- a) absence ou défectuosité de l'emballage;
- b) nature spéciale des bagages;
- c) expédition comme bagages d'objets exclus du transport.

*Article 36**Charge de la preuve*

§ 1. La preuve que la perte, l'avarie ou le retard à la livraison, a eu pour cause un des faits prévus à l'article 35, § 2, incombe au chemin de fer.

§ 2. Lorsque le chemin de fer établit que la perte ou l'avarie a pu résulter, étant donné les circonstances de fait, d'un ou de plusieurs des risques particuliers prévus à l'article 35, § 3, il y a présomption qu'elle en résulte. L'ayant droit conserve toutefois le droit de prouver que le dommage n'a pas eu pour cause, totalement ou partiellement, l'un de ces risques.

*Article 37**Présomption de perte des bagages*

§ 1. L'ayant droit peut, sans avoir à fournir d'autres preuves, considérer un colis comme perdu quand il n'a pas été livré ou tenu à sa disposition dans les quatorze jours qui suivent la demande de livraison présentée conformément à l'article 23, § 3.

*Artikel 35**Ansvarighetens omfattning*

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

§ 2. Järnvägen är fri från denna ansvarighet, om förlusten, skadan eller dröjsmålet med utlämningen beror på fel eller försummelse av den resande, på en anvisning som den resande har lämnat och som inte har föranletts av fel eller försummelse från järnvägens sida, på fel i själva resgodset eller på någon omständighet som järnvägen inte hade kunnat undgå eller förebygga följderna av.

§ 3. Järnvägen är fri från denna ansvarighet, om förlusten eller skadan härrör av en sådan särskild risk som är förbunden med ett eller flera av följande förhållanden:

- a) frånvaro av förpackning eller bristfällig förpackning;
- b) resgodsets särskilda beskaffenhet;
- c) inlämning av föremål som inte befordras som inskrivet resgods.

*Artikel 36**Beviskyldighet*

§ 1. Det ankommer på järnvägen att bevisa att förlusten, skadan eller dröjsmålet med utlämningen har orsakats av något sådant förhållande som anges i artikel 35 § 2.

§ 2. Om järnvägen visar att förlusten eller skadan med hänsyn till de föreliggande omständigheterna kan vara en följd av en eller flera av de särskilda risker som anges i artikel 35 § 3, skall det antas att den är en följd av denna risk eller dessa risker. Den som kräver ersättning får dock visa att förlusten eller skadan inte alls eller inte uteslutande är en följd av en sådan risk.

*Artikel 37**Antagande att resgods har gått förlorat*

§ 1. Utan att förebbringa ytterligare bevisning får den berättigade anse ett resgodskolli som förlorat, om det inte har lämnats ut eller hållits tillgängligt för honom inom 14 dagar från det att det begärdes utlämnat enligt artikel 23 § 3.

§ 2. Si un colis réputé perdu est retrouvé au cours de l'année qui suit la demande de livraison, le chemin de fer doit aviser l'ayant droit, lorsque son adresse est connue ou peut être découverte.

§ 3. Dans les trente jours qui suivent la réception de cet avis, l'ayant droit peut exiger que le colis lui soit livré à l'une des gares du parcours. Dans ce cas, il doit payer les frais afférents au transport du colis depuis la gare de départ jusqu'à celle où a lieu la livraison et restituer l'indemnité reçue, déduction faite des frais qui auraient été compris dans cette indemnité. Néanmoins, il conserve ses droits à indemnité pour retard à la livraison prévus à l'article 40.

§ 4. Si le colis retrouvé n'a pas été réclamé dans le délai prévu au § 3 ou si le colis est retrouvé plus d'un an après la demande de livraison, le chemin de fer en dispose conformément aux lois et règlements de l'Etat dont il relève.

Article 38

Indemnité en cas de perte

§ 1. En cas de perte totale ou partielle des bagages, le chemin de fer doit payer, à l'exclusion de tous autres dommages-intérêts:

a) si le montant du dommage est prouvé, une indemnité égale à ce montant sans qu'elle puisse toutefois excéder 34 unités de compte par kilogramme manquant de masse brute ou 500 unités de compte par colis;

b) si le montant du dommage n'est pas prouvé, une indemnité forfaitaire de 10 unités de compte par kilogramme manquant de masse brute ou de 150 unités de compte par colis.

Le mode d'indemnisation, par kilogramme manquant ou par colis, est déterminé par les tarifs internationaux.

§ 2. Le chemin de fer doit rembourser, en outre, le prix de transport, les droits de douane et les autres sommes déboursées à l'occasion du transport du colis perdu.

Article 39

Indemnité en cas d'avarie

§ 1. En cas d'avarie des bagages, le chemin de fer doit payer, à l'exclusion de tous

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

§ 3. Inom 30 dagar från det att den berättigade har fått underrättelsen får han begära att kollit lämnas ut till honom på en station vid beföringsvägen. I ett sådant fall är han skyldig att betala kostnaderna för kollits befordran från inlämningsstationen till utlämningsstationen och att betala tillbaka den ersättning som han har fått med avdrag för de kostnader som kan ha räknats in i denna. Han behåller dock rätten till ersättning för dröjsmål med utlämningen enligt artikel 40.

§ 4. Om utlämning av ett kolli som har kommit till rätta inte begärs inom den tid som anges i § 3 eller om ett kolli kommer till rätta senare än ett år efter det att utlämning begärdes, får järnvägen förfoga över kollit enligt bestämmelserna i den stat till vilken järnvägen hör.

Artikel 38

Ersättning vid förlust

§ 1. När inskrivet resgodis har gått förlorat helt eller delvis, är järnvägen inte skyldig att betala någon annan ersättning än:

a) om skadans storlek är bevisad, en ersättning som motsvarar skadan, dock högst 34 beräkningsenheter per kilogram av förlusten i bruttovikt eller 500 beräkningsenheter per kolli;

b) om skadans storlek inte är bevisad, en ersättning med sammanlagt 10 beräkningsenheter per kilogram av förlusten i bruttovikt eller 150 beräkningsenheter per kolli.

I de internationella tarifferna bestäms om ersättningen skall beräknas per kilogram av vikt förlusten eller per kolli.

§ 2. Järnvägen skall vidare lämna ersättning för beföringsavgifter, tullavgifter och andra utlägg i anledning av befordringen av det kolli som har gått förlorat.

Artikel 39

Ersättning vid skada

§ 1. När resgodis har skadats, skall järnvägen betala ett belopp som svarar mot minsk-

autres dommages-intérêts, une indemnité équivalente à la dépréciation des bagages.

§ 2. L'indemnité ne peut excéder :

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

b) si une partie seulement des bagages est dépréciée par l'avarie, le montant qu'elle aurait atteint en cas de perte de la partie dépréciée.

Article 40

Indemnité en cas de retard à la livraison

§ 1. En cas de retard à la livraison des bagages, le chemin de fer doit payer, par période indivisible de vingt-quatre heures à compter de la demande de livraison, mais avec un maximum de quatorze jours :

a) si l'ayant droit prouve qu'un dommage, y compris une avarie, en est résulté, une indemnité égale au montant du dommage jusqu'à un maximum de 0,40 unité de compte par kilogramme de masse brute des bagages ou de 7 unités de compte par colis, livrés en retard;

b) si l'ayant droit ne prouve pas qu'un dommage en est résulté, une indemnité forfaitaire de 0,07 unité de compte par kilogramme de masse brute des bagages ou de 1,40 unité de compte par colis, livrés en retard.

Le mode d'indemnisation, par kilogramme ou par colis, est déterminé par les tarifs internationaux.

§ 2. En cas de perte totale des bagages, l'indemnité prévue au § 1 ne peut se cumuler avec celle de l'article 38.

§ 3. En cas de perte partielle des bagages, l'indemnité prévue au § 1 est payée pour la partie non perdue.

§ 4. En cas d'avarie des bagages ne résultant pas du retard à la livraison, l'indemnité prévue au § 1 se cumule, s'il y a lieu, avec celle de l'article 39.

§ 5. En aucun cas, le cumul de l'indemnité prévue au § 1 avec celles des articles 38 et 39 ne peut donner lieu au paiement d'une indemnité supérieure à celle qui serait due en cas de perte totale des bagages.

ningen av resgodsets värde men inte ytterligare skadestånd.

§ 2. Ersättningen får inte överstiga,

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

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

Artikel 40

Ersättning vid dröjsmål med utlämningen

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

a) om den berättigade visar att skada, varmed även förstas skada på själva resgodset, har uppkommit genom dröjsmålet, en ersättning som motsvarar skadan, dock högst 0,40 beräkningsenheter per kilogram av bruttovikten av det för sent utlämnade resgodset eller 7 beräkningsenheter för varje kolli som har lämnats ut för sent,

b) om den berättigade inte visar att skada har uppkommit genom dröjsmålet, en ersättning på sammanlagt 0,07 beräkningsenheter per kilogram av bruttovikten av det för sent utlämnade resgodset eller 1,40 beräkningsenheter för varje kolli som har lämnats ut för sent.

I de internationella tarifferna bestäms om ersättningen skall beräknas per kilogram av vikt förlusten eller per kolli.

§ 2. Om resgodset har gått helt förlorat, skall ersättning inte utgå enligt § 1 vid sidan av ersättning enligt artikel 38.

§ 3. Om resgodset har gått förlorat delvis, skall ersättning utgå enligt § 1 bara för vad som inte har gått förlorat.

§ 4. Om skadan på resgodset inte har orsakats av dröjsmålet med utlämningen, kan ersättning enligt § 1 i förekommande fall utgå vid sidan av ersättning enligt artikel 39.

§ 5. Den sammanlagda ersättningen enligt § 1 och artiklarna 38 och 39 får inte i något fall överstiga den ersättning som skulle ha utgått, om resgodset hade gått helt förlorat.

*Article 41**Véhicules automobiles accompagnés*

§ 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 accompagné, 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.

§ 2. Si l'ayant droit renonce au contrat de transport, en cas de retard dans le chargement pour une cause imputable au chemin de fer, le prix de transport du véhicule et des voyageurs est remboursé à l'ayant droit. En outre, celui-ci peut réclamer, lorsqu'il prouve qu'un dommage est résulté de ce retard, une indemnité dont le montant ne peut excéder le prix de transport du véhicule.

§ 3. En cas de perte totale ou partielle d'un véhicule, l'indemnité à payer à l'ayant droit pour le dommage prouvé est calculée d'après la valeur usuelle du véhicule et ne peut excéder 4000 unités de compte. Une remorque avec ou sans chargement est considérée comme un véhicule.

§ 4. En ce qui concerne les objets laissés 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 700 unités de compte.

En ce qui concerne les objets laissés sur le véhicule, le chemin de fer n'est pas responsable.

§ 5. Les autres dispositions concernant la responsabilité pour les bagages sont également applicables au transport des véhicules automobiles accompagnés.

Chapitre III**Dispositions communes relatives à la responsabilité***Article 42**Indemnité en cas de dol ou de faute lourde*

Lorsque le dommage résulte d'un dol ou d'une faute lourde imputable au chemin de fer, 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.

*Artikel 41**Motorfordon med förare*

§ 1. Om lastningen av ett motorfordon som åtföljs av förare 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 befodringsavgiften för fordonet.

§ 2. Om den berättigade häver befodringsavtalet på grund av att lastning inte sker i rätt tid till följd av en omständighet för vilken järnvägen svarar, skall befodringsavgiften för fordonet och de resande betalas tillbaka till honom. Visar denne att han har lidit skada genom dröjsmålet, får han dessutom kräva ersättning intill det belopp som motsvarar befodringsavgiften för fordonet.

§ 3. Om ett fordon går förlorat helt eller delvis, skall ersättningen till den berättigade för bevisad skada beräknas efter fordonets bruksvärde men får inte överstiga 4000 beräkningsenheter. En släpvagn med eller utan last betraktas som ett fordon.

§ 4. I fråga om föremål som har lämnats i fordonet är järnvägen ansvarig bara för sådan skada som den har orsakat genom fel eller försummelse. Den sammanlagda skadeersättningen skall inte överstiga 700 beräkningsenheter.

Järnvägen är inte ansvarig för föremål som har lämnats på fordonet.

§ 5. I övrigt tillämpas bestämmelserna om ansvarigheten för inskrivet resgods också på befodran av motorfordon som åtföljs av förare.

Kapitel III**Gemensamma bestämmelser om ansvarigheten***Artikel 42**Ersättning vid uppsåt eller grov vårdslöshet*

Om skadan har orsakats genom uppsåt eller grov vårdslöshet från järnvägens sida, tillämpas inte de bestämmelser i nationell rätt eller i artiklarna 30, 31 och 38–41 i de enhetliga rättsreglerna vilka begränsar ersättningen till ett visst belopp.

En cas de faute lourde, l'indemnité pour perte, avarie ou retard à la livraison des bagages est toutefois limitée au double des maxima prévus aux articles 38 à 41.

Article 43

Intérêts de l'indemnité

§ 1. L'ayant droit peut demander des intérêts de l'indemnité, calculés à raison de cinq pour cent l'an, à partir du jour de la réclamation prévue à l'article 49 ou, s'il n'y a pas eu de réclamation, du jour de la demande en justice.

§ 2. Toutefois, pour les indemnités dues en vertu des articles 27 et 28, les intérêts ne courent que du jour où les faits qui ont servi à la détermination de leur montant se sont produits, si ce jour est postérieur à celui de la réclamation ou de la demande en justice.

§ 3. En ce qui concerne les bagages, les intérêts ne sont dus que si l'indemnité excède 4 unités de compte par bulletin de bagages.

§ 4. En ce qui concerne les bagages, si l'ayant droit ne remet pas au chemin de fer, dans un délai convenable qui lui est fixé, les pièces justificatives nécessaires pour la liquidation définitive de la réclamation, les intérêts ne courent pas entre l'expiration du délai fixé et la remise effective des pièces.

Article 44

Responsabilité en cas d'accident nucléaire

Le chemin de fer est déchargé de la responsabilité qui lui incombe en vertu des Règles uniformes lorsque le dommage a été causé par un accident nucléaire et qu'en application des lois et règlements d'un Etat réglant la responsabilité dans le domaine de l'énergie nucléaire, l'exploitant d'une installation nucléaire ou une autre personne qui lui est substituée est responsable de ce dommage.

Article 45

Responsabilité du chemin de fer pour ses agents

Le chemin de fer est responsable de ses agents et des autres personnes qu'il emploie pour l'exécution du transport.

Vid grov vårdslöshet är dock ersättningen för att resgodset har gått förlorat, skadats eller lämnats ut för sent begränsad till två gånger de maximibelopp som anges i artiklarna 38–41.

Artikel 43

Ränta på ersättning

§ 1. Den som har rätt till ersättning får kräva ränta på ersättningsbeloppet med fem procent per år, räknat från och med den dag då krav framställdes enligt artikel 49 eller, om krav inte framställdes i sådan ordning, från och med den dag då talan väcktes vid domstol.

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

§ 3. I fråga om inskrivet resgods utgår ränta endast om ersättningsbeloppet överstiger 4 beräkningsenheter per resgodsbevis.

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

Artikel 44

Ansvarighet vid atomolycka

Järnvägen är fri från ansvarighet enligt de enhetliga rättsreglerna, om skadan har orsakats av en atomolycka och innehavaren av en atomanläggning eller någon annan person i hans ställe är ansvarig för skadan enligt en stats bestämmelser om ansvarighet på atomenergins område.

Artikel 45

Järnvägens ansvarighet för sin personal

Järnvägen är ansvarig för sina anställda och för andra personer som den anlitar för att utföra befordringen.

Toutefois, si à la demande d'un voyageur, ces agents et autres personnes rendent des services qui n'incombent pas au chemin de fer, ils sont considérés comme agissant pour le compte du voyageur auquel ils rendent ces services.

Article 46

Autres actions

Dans tous les cas où les Règles uniformes s'appliquent, toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée contre le chemin de fer que dans les conditions et limitations desdites Règles.

Il en est de même pour toute action exercée contre les agents et autres personnes dont le chemin de fer répond en vertu de l'article 45.

Article 47

Dispositions spéciales

§ 1. Sous réserve de l'article 41, la responsabilité du chemin de fer pour le dommage causé par le retard ou la suppression d'un train ou par une correspondance manquée reste soumise aux lois et règlements de l'Etat où le fait s'est produit.

§ 2. Sous réserve de l'article 26, le chemin de fer n'est responsable que du dommage causé par sa faute, en ce qui concerne les objets et les animaux dont la surveillance incombe au voyageur conformément à l'article 15, § 5 et les objets que le voyageur a sur lui.

§ 3. Les autres articles du Titre III et le Titre IV ne sont pas applicables aux cas des §§ 1 et 2.

TITRE IV EXERCICE DES DROITS

Article 48

Constatation de perte partielle ou d'avarie des bagages

§ 1. Lorsqu'une perte partielle ou une avarie des bagages est découverte ou présumée par le chemin de fer ou que l'ayant droit en allègue l'existence, le chemin de fer doit dresser sans délai et, si possible, en présence de l'ayant droit, un procès-verbal constatant, suivant la nature du dommage, l'état des ba-

Om emellertid någon av dessa anställda eller andra personer på begäran av en resande utför en tjänst som det inte åligger järnvägen att utföra, anses han handla på uppdrag av den resande åt vilken tjänsten utförs.

Artikel 46

Andra grunder för anspråk

I alla de fall då de enhetliga rättsreglerna är tillämpliga får anspråk på ersättning, oavsett vilken grund som åberopas, göras gällande mot järnvägen endast under de förutsättningar och med de begränsningar som föreskrivs i dessa rättsregler.

Vad som nu har sagts gäller också i fråga om anspråk mot anställda och andra personer som järnvägen svarar för enligt artikel 45.

Artikel 47

Särskilda bestämmelser

§ 1. I den mån inte annat följer av artikel 41, bestäms järnvägens ansvarighet för skada som uppkommer genom att tåg försenas eller ställs in eller att anslutning uteblir av lag eller annan författning i den stat där den händelse inträffade som orsakade skadan.

§ 2. I den mån inte annat följer av artikel 26, svarar järnvägen för föremål och djur som det enligt artikel 15 § 5 åligger den resande att ha uppsikt över samt föremål som den resande bär på sig endast i de fall då skadan har orsakats av fel eller försummelse från järnvägens sida.

§ 3. Övriga artiklar i avdelningarna III och IV är inte tillämpliga på de fall som avses i §§ 1 och 2.

AVDELNING IV FRAMSTÄLLANDE AV ANSPRÅK

Artikel 48

Fastställelse av att inskrivet resgods har skadats eller delvis gått förlorat.

§ 1. Om järnvägen upptäcker eller får anledning anta att inskrivet resgods har skadats eller delvis gått förlorat eller om den som har rätt till godset påstår att detta är fallet, skall järnvägen genast och om möjligt i dennes närvaro upprätta en redogörelse i vilken allt efter skadans art anges resgodsets tillstånd och

gages, leur masse et, autant que possible, l'importance du dommage, sa cause et le moment où il s'est produit.

Une copie de ce procès-verbal doit être remise gratuitement à l'ayant droit.

§ 2. Lorsque l'ayant droit n'accepte pas les constatations du procès-verbal, il peut demander que l'état et la masse des bagages ainsi que la cause et le montant du dommage soient constatés par un expert nommé par les parties ou par voie judiciaire. La procédure est soumise aux lois et règlements de l'Etat où la constatation a lieu.

§ 3. En cas de perte de colis, l'ayant droit doit, pour faciliter les recherches du chemin de fer, donner une description aussi exacte que possible des colis perdus.

Article 49

Réclamations

§ 1. Les réclamations relatives à la responsabilité du chemin de fer en cas de mort et de blessures de voyageurs doivent être adressées par écrit à l'un des chemins de fer suivants:

a) le chemin de fer responsable; si selon l'article 26, § 4, deux chemins de fer sont responsables, à l'un d'eux;

b) le chemin de fer de départ;

c) le chemin de fer de destination;

d) le chemin de fer du domicile ou de la résidence habituelle du voyageur, pour autant que le siège social de ce chemin de fer est situé sur le territoire d'un Etat membre.

§ 2. Les autres réclamations relatives au contrat de transport doivent être adressées par écrit au chemin de fer désigné à l'article 51, §§ 2 et 3.

Lors du règlement de la réclamation, le chemin de fer peut exiger la restitution des billets ou des bulletins de bagages.

§ 3. Le droit de présenter une réclamation appartient aux personnes qui ont le droit d'actionner le chemin de fer en vertu de l'article 50.

§ 4. Les billets, bulletins de bagages et autres pièces que l'ayant droit juge utile de joindre à la réclamation doivent être présentés soit en originaux, soit en copies, celles-ci dûment légalisées si le chemin de fer le demande.

vikt samt, så långt möjligt, skadans omfattning, dess orsak och tidpunkten då den inträffade.

En avskrift av redogörelsen skall kostnadsfritt tillställas den som har rätt till godset.

§ 2. Om den som har rätt till godset inte godtar uppgifterna i redogörelsen, kan han begära att resgodsets tillstånd och vikt samt skadans orsak och storlek fastställs av en sakkunnig, som utses av parterna eller på rättslig väg. I fråga om förfarandet gäller bestämmelserna i den stat där utredningen äger rum.

§ 3. Om ett resgodskolli har gått förlorat, skall den berättigade för att underlätta järnvägens efterforskningar lämna en så noggrann beskrivning som möjligt av det förlorade kollit.

Artikel 49

Ersättningsanspråk

§ 1. Anspråk med anledning av järnvägens ansvarighet i fall då resande dödas eller skadas skall framställas skriftligen hos någon av följande järnvägar:

a) den ansvariga järnvägen eller, om enligt artikel 26 § 4 två järnvägar är ansvariga, en av dessa;

b) avresejärnvägen;

c) bestämmelsejärnvägen;

d) järnvägen i den resandes hemort eller vanliga uppehållsort, i den mån järnvägen har sitt säte inom en medlemsstat.

§ 2. Andra anspråk med anledning av ett befodringsavtal skall framställas skriftligen hos den järnväg som anges i artikel 51 §§ 2 och 3.

Vid slutlig uppgörelse i fråga om ett anspråk får järnvägen fordra att biljetter eller resgodsbevis lämnas tillbaka.

§ 3. Behörighet att framställa anspråk tillkommer den som är behörig att föra talan mot järnvägen enligt artikel 50.

§ 4. Biljetter, resgodsbevis och andra handlingar som den som framställer anspråket önskar foga till framställningen skall företes i original eller i avskrift som skall vara behörigen bestyrkt, om järnvägen begär det.

Article 50

Personnes qui peuvent actionner le chemin de fer

L'action judiciaire contre le chemin de fer appartient à celui qui produit le billet ou le bulletin de bagages, suivant le cas, ou qui, à défaut, justifie de son droit d'une autre manière.

Article 51

Chemins de fer qui peuvent être actionnés

§ 1. L'action judiciaire fondée sur la responsabilité du chemin de fer en cas de mort et de blessures de voyageurs ne peut être exercée que contre le chemin de fer responsable, au sens de l'article 26, § 4. En cas de co-exploitation par deux chemins de fer, le demandeur a le choix entre eux.

§ 2. L'action judiciaire en répétition d'une somme payée en vertu du contrat de transport peut être exercée contre le chemin de fer qui a perçu cette somme ou contre celui au profit duquel elle a été perçue.

§ 3. Les autres actions judiciaires qui naissent du contrat de transport peuvent être exercées contre le chemin de fer de départ, le chemin de fer de destination ou contre celui sur lequel s'est produit le fait générateur de l'action.

Le chemin de fer de destination peut être actionné, même s'il n'a pas reçu les bagages.

§ 4. Si le demandeur a le choix entre plusieurs chemins de fer, son droit d'option s'éteint dès que l'action est intentée contre l'un d'eux.

§ 5. L'action judiciaire peut être exercée contre un chemin de fer autre que ceux visés aux §§ 2 et 3, lorsqu'elle est présentée comme demande reconventionnelle ou comme exception dans l'instance relative à une demande principale fondée sur le même contrat de transport.

Article 52

Compétence

§ 1. Les actions judiciaires fondées sur la responsabilité du chemin de fer en cas de mort et de blessures de voyageurs ne peuvent être intentées que devant la juridiction compétente de l'Etat sur le territoire duquel l'ac-

Artikel 50

Behörighet att föra talan mot järnvägen

Talan mot järnvägen får föras av den som företer biljett eller resgodsbevis eller som i avsaknad av denna handling på något annat sätt styrker sin behörighet att föra talan.

Artikel 51

Järnvägar mot vilka talan får föras

§ 1. Talan om ersättning på grund av järnvägens ansvarighet i fall då resande dödas eller skadas får föras endast mot den järnväg som är ansvarig järnväg enligt artikel 26 § 4. Om två järnvägar driver trafik gemensamt, får käranden välja mellan dem.

§ 2. Talan om återbetalning av ett belopp som har erlagts på grund av ett befodringsavtal får föras mot den järnväg som har tagit emot beloppet eller mot den järnväg för vars räkning beloppet har tagits emot.

§ 3. Annan talan på grund av befodringsavtalet får föras mot avresejärnvägen, bestämelsejärnvägen eller den järnväg på vars sträcka den omständighet har inträffat som talan grundas på.

En sådan talan får föras mot bestämelsejärnvägen, även om denna inte har tagit emot resgodset.

§ 4. Om käranden har rätt att välja mellan flera järnvägar, upphör hans valrätt när talan väcks mot en av dessa.

§ 5. Som genkärsmål eller kvittningsinvändning får talan föras mot någon annan järnväg än de som avses i §§ 2 och 3, om talan grundas på samma befodringsavtal som huvudyrkandet i målet.

Artikel 52

Behörig domstol

§ 1. Talan som grundas på järnvägens ansvarighet i fall då resande dödas eller skadas får föras endast vid behörig domstol i den stat på vars område den skadevällande händelsen inträffade, om inte något annat föreskrivs i en

cident survenu au voyageur s'est produit, à moins qu'il n'en soit décidé autrement dans les accords entre Etats ou les actes de concession.

§ 2. Les autres actions judiciaires fondées sur les Règles uniformes ne peuvent être intentées que devant la juridiction compétente de l'Etat dont relève le chemin de fer actionné, à moins qu'il n'en soit décidé autrement dans les accords entre Etats ou les actes de concession.

Lorsqu'un chemin de fer exploite des réseaux autonomes dans divers Etats, chacun de ces réseaux est considéré comme un chemin de fer distinct pour l'application de ce paragraphe.

Article 53

Extinction de l'action née de la responsabilité en cas de mort et de blessures de voyageurs

§ 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 pas l'accident survenu au voyageur, dans les trois 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.

Lorsque l'ayant droit signale verbalement l'accident au chemin de fer, celui-ci doit lui délivrer une attestation de cet avis verbal.

§ 2. Toutefois, l'action n'est pas éteinte si:

- a) dans le délai prévu au § 1, l'ayant droit a présenté une réclamation auprès de l'un des chemins de fer désignés à l'article 49, § 1;
- b) dans le délai prévu au § 1, le chemin de fer responsable ou si, selon l'article 26, § 4, deux chemins de fer sont responsables, l'un d'eux, a eu connaissance, par une autre voie, de l'accident survenu au voyageur;
- c) l'accident n'a pas été signalé ou a été signalé tardivement, à la suite de circonstances qui ne sont pas imputables à l'ayant droit;
- d) l'ayant droit prouve que l'accident a eu pour cause une faute du chemin de fer.

mellanstatlig överenskommelse eller i ett koncessionsbeslut.

§ 2. Annan talan som grundas på de enhetliga rättsreglerna får föras endast vid behörig domstol i den stat dit den järnväg hör som talan riktas mot, om inte något annat föreskrivs i en mellanstatlig överenskommelse eller i ett koncessionsbeslut.

Om en järnväg trafikerar flera självständiga nät i skilda stater, betraktas varje sådant nät som en järnväg för sig vid tillämpningen av denna paragraf.

Artikel 53

Förlust av rätten att framställa anspråk som grundas på ansvarigheten i fall då resande dödas eller skadas.

§ 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 tre 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.

Om den som har rätt till ersättning lämnar meddelandet muntligen till järnvägen, skall denna ge honom ett intyg om det muntliga meddelandet.

§ 2. Rätten till talan går dock inte förlorad, om

- a) den som har rätt till ersättning inom den tid som anges i § 1 har framställt ett anspråk hos någon av de järnvägar som nämns i artikel 49 § 1;
- b) den ansvariga järnvägen eller, när två järnvägar är ansvariga enligt artikel 26 § 4, en av dessa, inom den tid som anges i § 1, på något annat sätt har fått kännedom om att den resande har skadats;
- c) meddelande om skadefallet inte har lämnats eller inte har lämnats i tid till följd av omständigheter som inte kan läggas den berättigade till last;
- d) den berättigade visar att skadefallet har orsakats av fel eller försummelse från järnvägens sida.

*Article 54**Extinction de l'action née du contrat de transport des bagages*

§ 1. La réception des bagages par l'ayant droit éteint toute action contre le chemin de fer, née du contrat de transport, en cas de perte partielle, d'avarie ou de retard à la livraison.

§ 2. Toutefois, l'action n'est pas éteinte:

a) en cas de perte partielle ou d'avarie, si

1° la perte ou l'avarie a été constatée avant la réception des bagages par l'ayant droit conformément à l'article 48;

2° la constatation qui aurait dû être faite conformément à l'article 48 n'a été omise que par la faute du chemin de fer;

b) en cas de dommage non apparent dont l'existence est constatée après la réception des bagages par l'ayant droit, si celui-ci

1° demande la constatation conformément à l'article 48 immédiatement après la découverte du dommage et au plus tard dans les trois jours qui suivent la réception des bagages, et

2° prouve, en outre, que le dommage s'est produit entre l'acceptation au transport et la livraison;

c) en cas de retard à la livraison, si l'ayant droit a, dans les vingt et un jours, fait valoir ses droits auprès de l'un des chemins de fer désignés à l'article 51, § 3;

d) si l'ayant droit prouve que le dommage a pour cause un dol ou une faute lourde imputable au chemin de fer.

*Article 55**Prescription de l'action*

§ 1. Les actions en dommages-intérêts fondées sur la responsabilité du chemin de fer en cas de mort et de blessures de voyageurs sont prescrites :

a) pour le voyageur, par trois ans à compter du lendemain de l'accident;

b) pour les autres ayants droit, par trois ans à compter du lendemain du décès du voyageur, sans que ce délai puisse toutefois dépasser cinq ans à compter du lendemain de l'accident.

*Artikel 54**Förlust av rätten att framställa anspråk som grundar sig på avtal om befordran av inskrivet resgodset.*

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

§ 2. Talerätten upphör dock inte

a) vid delförlust eller skada, om

1) förlusten eller skadan har fastställts enligt artikel 48 innan den berättigade tog emot resgodset;

2) fastställelse som borde ha skett enligt artikel 48 har underlåtitts enbart på grund av fel eller försummelse från järnvägens sida;

b) vid skada som inte kan upptäckas utifrån och som har fastställts först efter det att den som har rätt till ersättning tog emot resgodset, om han

1. begär fastställelse enligt artikel 48 genast efter det att skadan upptäcktes och senast tre dagar efter det att resgodset togs emot, och

2. dessutom bevisar att skadan har uppkommit under tiden från det att resgodset togs emot till befordran till dess att det lämnades ut;

c) vid dröjsmål med utlämningen, om den som har rätt till ersättning inom 21 dagar har gjort sin rätt gällande hos någon av de järnvägar som anges i artikel 51 § 3;

d) om den som har rätt till ersättning visar, att skadan har orsakats genom uppsåt eller grov vårdslöshet från järnvägens sida.

*Artikel 55**Preskription av anspråk*

§ 1. En skadeståndsfordran som grundas på järnvägens ansvarighet i fall då resande dödas eller skadas är preskriberad

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

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

§ 2. Les autres actions qui naissent du contrat de transport sont prescrites par un an.

Toutefois, la prescription est de deux ans s'il s'agit de l'action fondée :

a) sur un dommage ayant pour cause un dol;

b) sur un cas de fraude.

§ 3. La prescription prévue au § 2 court pour l'action :

a) en indemnité pour perte totale : du quatorzième jour qui suit l'expiration du délai prévu à l'article 23, § 3;

b) en indemnité pour perte partielle, avarie ou retard à la livraison : du jour où la livraison a eu lieu;

c) en paiement ou en remboursement du prix de transport, de frais accessoires ou de surtaxes, ou en rectification en cas d'application irrégulière d'un tarif ou d'erreur dans le calcul ou la perception: du jour du paiement ou, s'il n'y a pas eu paiement, du jour où le paiement aurait dû être effectué;

d) en paiement d'un supplément de droit réclamé par les douanes ou d'autres autorités administratives : du jour de la demande de ces autorités;

e) dans tous les autres cas concernant le transport des voyageurs : du jour de l'expiration de la validité du billet.

Le jour indiqué comme point de départ de la prescription n'est jamais compris dans le délai.

§ 4. En cas de réclamation adressée au chemin de fer conformément à l'article 49 avec les pièces justificatives nécessaires, la prescription est suspendue jusqu'au jour où le chemin de fer rejette la réclamation par écrit et restitue les pièces. En cas d'acceptation partielle de la réclamation, la prescription reprend son cours pour la partie de la réclamation qui reste litigieuse. La preuve de la réception de la réclamation ou de la réponse et celle de la restitution des pièces sont à la charge de la partie qui invoque ce fait.

Les réclamations ultérieures ayant le même objet ne suspendent pas la prescription.

§ 5. L'action prescrite ne peut plus être exercée, même sous forme d'une demande reconventionnelle ou d'une exception.

§ 2. Andra fordringar på grund av beforderingsavtal preskriberas efter ett år.

Preskriptionstiden är dock två år i fråga om en fordran som

a) avser skada som har orsakats uppsåtligt;

b) grundas på svikligt förfarande.

§ 3. Den preskriptionstid som avses i § 2 räknas i fråga om

a) fordran på ersättning för totalförlust: från den fjortonde dagen efter utgången av den tid som anges i artikel 23 § 3;

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

c) fordran på betalning eller återbetalning av beforderingsavgifter, andra kostnader eller tillägg eller fordran på gottgörelse när en tariff har tillämpats oriktigt eller något fel har begåtts vid beräkningen eller betalningen: från dagen för betalningen eller, om betalning inte har skett, från den dag då betalningen borde ha skett;

d) fordran på betalning av tilläggsbelopp som tullmyndigheter eller andra förvaltningsmyndigheter har begärt: från den dag då myndigheten framställde begäran;

e) fordran som i något annat avseende gäller den resandes befordran: från den dag då biljetts giltighetstid gick ut.

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

§ 4. Om krav mot järnvägen framställs i överensstämmelse med artikel 49 och de handlingar bifogas som behövs, görs uppehåll i preskriptionstiden till den dag då järnvägen skriftligen avslår kravet och återställer handlingarna. Medges kravet delvis, börjar preskriptionstiden åter att löpa för den del av kravet som alltjämt är tvistig. Skyldigheten att bevisa att krav eller svar därpå har tagits emot eller att handlingarna har lämnats tillbaka åvilar den part som påstår att detta har skett.

Ett förnyat krav som avser samma sak medför inte uppehåll i preskriptionstiden.

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

§ 6. Sous réserve des dispositions qui précèdent, la suspension et l'interruption de la prescription sont réglées par le droit national.

TITRE V RAPPORTS DES CHEMINS DE FER ENTRE EUX

Article 56

Règlement des comptes entre chemins de fer

Tout chemin de fer doit payer aux chemins de fer intéressés la part qui leur revient sur un prix de transport qu'il a encaissé ou qu'il aurait dû encaisser.

Article 57

Recours en cas de perte ou d'avarie

§ 1. Le chemin de fer qui a payé une indemnité pour perte totale ou partielle ou pour avarie de bagages, en vertu des Règles uniformes, a un droit de recours contre les chemins de fer ayant participé au transport conformément aux dispositions suivantes :

a) le chemin de fer qui a causé le dommage en est seul responsable;

b) lorsque le dommage a été causé par plusieurs chemins de fer, chacun d'eux répond du dommage qu'il a causé; si la distinction est impossible, l'indemnité est répartie entre eux conformément au c);

c) s'il ne peut être prouvé que le dommage a été causé par un ou plusieurs chemins de fer, l'indemnité est répartie entre tous les chemins de fer ayant participé au transport, à l'exception de ceux qui prouvent que le dommage n'a pas été causé sur leurs lignes; la répartition est faite proportionnellement aux distances kilométriques d'application des tarifs.

§ 2. Dans le cas d'insolvabilité de l'un de ces chemins de fer, la part lui incombant et non payée par lui est répartie entre tous les autres chemins de fer ayant participé au transport, proportionnellement aux distances kilométriques d'application des tarifs.

§ 6. Med undantag för vad som har sagts ovan gäller nationell rätt i fråga om förlängning av preskriptionstiden och preskriptionsavbrott.

AVDELNING V JÄRNVÄGARNAS INBÖRDES FÖRHÅLLANDEN

Artikel 56

Avräkning mellan järnvägarna

Varje järnväg är skyldig att till de berörda järnvägarna betala de andelar som tillkommer dem av en befodringsavgift som järnvägen har uppburit eller borde ha uppburit.

Artikel 57

Rätt till återkrav vid förlust eller skada

§ 1. Om en järnväg har betalat ersättning enligt de enhetliga rättsreglerna för att inskrivet resgodis har gått förlorat helt eller delvis eller har skadats, har järnvägen gentemot de järnvägar som har deltagit i befodrningen rätt till återkrav enligt följande bestämmelser.

a) Den järnväg som har orsakat skadan är ensam ansvarig för den.

b) Om skadan har orsakats av flera järnvägar, svarar var och en av dem för den del av skadan som den järnvägen har orsakat. Om en sådan uppdelning inte kan göras, fördelas ersättningsskyldigheten mellan järnvägarna enligt c).

c) Om det inte kan visas att skadan har orsakats av en eller flera järnvägar, fördelas ersättningsskyldigheten mellan alla järnvägar som har deltagit i befodrningen med undantag av dem som visar att skadan inte har orsakats på deras linjer. Fördelningen sker i förhållande till antalet tariffkilometer.

§ 2. Om någon av järnvägarna är på obestånd, skall vad den järnvägen inte betalar av sin andel fördelas mellan de övriga järnvägar som har deltagit i befodrningen i förhållande till antalet tariffkilometer.

Article 58

Recours en cas de retard à la livraison

L'article 57 est applicable en cas d'indemnité payée pour retard à la livraison. Si celui-ci a été causé par plusieurs chemins de fer, l'indemnité est répartie entre ces chemins de fer proportionnellement à la durée du retard sur leurs lignes respectives.

Article 59

Procédure de recours

§ 1. Le bien-fondé du paiement effectué par le chemin de fer exerçant l'un des recours prévus aux articles 57 et 58 ne peut être contesté par le chemin de fer contre lequel le recours est exercé, lorsque l'indemnité a été fixée judiciairement et que ce dernier chemin de fer, dûment assigné, a été mis à même d'intervenir au procès. Le juge saisi de l'action principale fixe les délais impartis pour la signification de l'assignation et pour l'intervention.

§ 2. Le chemin de fer qui exerce son recours doit former sa demande dans une seule et même instance contre tous les chemins de fer avec lesquels il n'a pas transigé, sous peine de perdre son recours contre ceux qu'il n'aurait pas assignés.

§ 3. Le juge doit statuer par un seul et même jugement sur tous les recours dont il est saisi.

§ 4. Les chemins de fer actionnés ne peuvent exercer aucun recours ultérieur.

§ 5. Des recours ne peuvent pas être introduits dans l'instance relative à la demande en indemnité exercée par l'ayant droit au contrat de transport.

Article 60

Compétence pour les recours

§ 1. La juridiction du siège du chemin de fer contre lequel le recours s'exerce est exclusivement compétente pour toutes les actions en recours.

§ 2. Lorsque l'action doit être intentée contre plusieurs chemins de fer, le chemin de fer demandeur a le droit de choisir, entre les juridictions compétentes en vertu du § 1, celle devant laquelle il porte sa demande.

Artikel 58

Rätt till återkrav vid dröjsmål med utlämningen

Artikel 57 är tillämplig i fråga om ersättning som har betalats för dröjsmål med utlämningen. Om dröjsmålet har orsakats av flera järnvägar, skall ersättningsskyldigheten fördelas mellan dessa järnvägar i förhållande till längden av den försening som för varje järnväg har uppkommit på dess sträcka.

Artikel 59

Förfarandet i mål om återkrav

§ 1. En järnväg, mot vilken återkrav riktas enligt artikel 57 eller 58, får inte bestrida det befogade i en betalning som den återkravssökande järnvägen har gjort, om ersättningsbeloppet har fastställts av domstol och den järnväg mot vilken återkravet riktas har blivit behörigen underrättad om stämningssökningen och beretts tillfälle att inträda som intervenient i målet. Domstolen i huvudmålet fastställer de frister inom vilka underrättelsen och ansökan om intervention skall göras.

§ 2. Den järnväg som utövar sin rätt till återkrav skall stämma in samtliga järnvägar med vilka den inte har gjort upp i godo i en och samma rättegång. I annat fall förlorar den rätten till återkrav mot de järnvägar som inte har stämts in.

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

§ 4. De instämde järnvägarna har inte rätt till ytterligare återkrav.

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

Artikel 60

Behörig domstol i mål om återkrav

§ 1. Behörig domstol i mål om återkrav är rätten i den ort där den järnväg mot vilken talan förs har sitt säte.

§ 2. Om käromålet avser flera järnvägar, har kärandejärnvägen rätt att välja mellan de domstolar som är behöriga enligt § 1.

Article 61

Accords au sujet des recours

Les chemins de fer peuvent déroger par des accords aux dispositions de recours réciproques de ce Titre, à l'exception de celle de l'article 59, § 5.

**TITRE VI
DISPOSITIONS EXCEPTIONNELLES**

Article 62

Dérogations

Les dispositions des Règles uniformes ne peuvent prévaloir contre celles que certains Etats sont amenés à prendre, dans le trafic entre eux, en application de certains traités tels que les Traités relatifs à la Communauté européenne du charbon et de l'acier et à la Communauté économique européenne.

Artikel 61

Överenskommelser i fråga om återkrav

Järnvägarna får komma överens om avvikelser från bestämmelserna i denna avdelning om inbördes återkrav med undantag av bestämmelsen i artikel 59 § 5.

**AVDELNING VI
UNDANTAGSBESTÄMMELSER**

Artikel 62

Avvikelser

Vad som föreskrivs i de enhetliga rättsreglerna gäller inte i den mån det strider mot de bestämmelser som vissa stater meddelar för trafiken mellan sig vid tillämpningen av särskilda fördrag, såsom fördragen om den Europeiska kol- och stålgemenskapen och den Europeiska ekonomiska gemenskapen.

**APPENDICE B
À LA CONVENTION
RELATIVE AUX
TRANSPORTS IN-
TERNATIONAUX
FERROVIAIRES
(COTIF) DU 9 MAI
1980**

**BIHANG B
TILL FÖRDRAGET
DEN 9 MAJ 1980 OM
INTERNATIONELL
JÄRNVÄGSTRAFIK
(COTIF)**

**RÈGLES UNIFORMES
CONCERNANT LE CONTRAT DE
TRANSPORT INTERNATIONAL FER-
ROVIAIRE DES MARCHANDISES
(CIM)**

**ENHETLIGA RÄTTSREGLER
FÖR AVTAL OM INTERNATIONELL
JÄRNVÄGSBEFORDRAN AV GODS
(CIM)**

**TITRE PREMIER
GÉNÉRALITÉS**

Article premier

Champ d'application

§ 1. Sous réserve des exceptions prévues à l'article 2, les Règles uniformes s'appliquent à tous les envois de marchandises remis au transport avec une lettre de voiture directe établie pour un parcours empruntant les territoires d'au moins deux États et comprenant exclusivement des lignes inscrites sur la liste prévue aux articles 3 et 10 de la Convention.

§ 2. Dans les Règles uniformes, le terme « gare » couvre: les gares ferroviaires, les ports des services de navigation et tous autres établissements des entreprises de transport, ouverts au public pour l'exécution du contrat de transport.

Article 2

Exceptions du champ d'application

§ 1. Les envois dont la gare expéditrice et la gare destinataire sont situées sur le territoire d'un même Etat et qui n'empruntent le territoire d'un autre Etat qu'en transit ne sont pas soumis aux Règles uniformes:

AVDELNING I

ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

Artikel 1

Tillämpningsområde

§ 1. Med förbehåll för de undantag som anges i artikel 2 är de enhetliga rättsreglerna tillämpliga på alla godssändningar som lämnas till befordran med en genomgående fraktsedel 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.

§ 2. I de enhetliga rättsreglerna innefattar uttrycket "station" järnvägsstationer, sjöfartslinjers hamnar och alla andra inrättningar som trafikföretagen har öppnat för allmänheten i syfte att fullgöra befordringsavtal.

Artikel 2

Undantag från tillämpningsområdet

§ 1. När avsändnings- och bestämmelsestationerna för en sändning ligger på en och samma stats område och en annan stats område berörs endast av genomfart, är de enhetliga rättsreglerna inte tillämpliga på befordringen

a) si les lignes par lesquelles s'effectue le transit sont exclusivement exploitées par un chemin de fer de l'Etat de départ ou

b) si les Etats ou les chemins de fer intéressés sont convenus de ne pas considérer ces envois comme internationaux.

§ 2. Les envois entre gares de deux Etats limitrophes et les envois entre gares de deux Etats en transit par le territoire d'un troisième Etat, si les lignes par lesquelles s'effectue le transport sont exclusivement exploitées par un chemin de fer de l'un de ces trois Etats, sont soumis au régime du trafic intérieur applicable à ce chemin de fer, lorsque l'expéditeur, en utilisant la lettre de voiture correspondante, le revendique et que les lois et règlements d'aucun des Etats intéressés ne s'y opposent.

Article 3

Obligation de transporter

§ 1. Le chemin de fer est tenu d'effectuer, aux conditions des Règles uniformes, tout transport de marchandises par wagons complets, pourvu que :

a) l'expéditeur se conforme aux Règles uniformes, aux dispositions complémentaires et aux tarifs;

b) le transport soit possible avec le personnel et les moyens de transport normaux permettant de satisfaire les besoins réguliers du trafic;

c) le transport ne soit pas empêché par des circonstances que le chemin de fer ne peut pas éviter et auxquelles il ne dépend pas de lui de remédier.

§ 2. Le chemin de fer n'est tenu d'accepter les marchandises dont le chargement, le transbordement ou le déchargement exigent l'emploi de moyens spéciaux que si les gares concernées disposent de ces moyens.

§ 3. Le chemin de fer n'est tenu d'accepter que les marchandises dont le transport peut être effectué sans délai; les prescriptions en vigueur à la gare expéditrice déterminent les cas où les marchandises ne remplissant pas cette condition doivent être prises provisoirement en dépôt.

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

a) om genomfartslinjen trafikeras uteslutande av en järnväg med säte i avsändningsstaten, eller

b) om de berörda staterna eller järnvägarna har enats om att inte betrakta befordringen som internationell.

§ 2. När en befordran sker mellan stationer i två grannstater eller mellan stationer i två stater i genomfart över en tredje stats område, och de linjer på vilka befordringen utförs uteslutande trafikeras av en järnväg med säte i någon av dessa tre stater, tillämpas de föreskrifter som gäller för denna järnvägs inrikes trafik, om avsändaren begär det och använder motsvarande fraktsedel samt hinder mot detta inte möter på grund av lag eller annan författning i någon av de berörda staterna.

Artikel 3

Befordringsskyldighet

§ 1. Järnvägen är skyldig att befordra sådant gods som lämnas in som vagnslastgods i enlighet med de enhetliga rättsreglerna, under förutsättning att

a) avsändaren rättar sig efter de enhetliga rättsreglerna, tilläggbestämmelserna och tarifferna;

b) befordringen kan genomföras med den personal och de normala transportmedel som svarar mot trafikens vanliga behov;

c) befordringen inte hindras till följd av förhållanden som järnvägen inte kan undgå och som det inte ankommer på den att avhjälpa.

2. Järnvägen är inte skyldig att ta emot gods, vars lastning, omlastning eller lossning kräver att särskild utrustning används, om de berörda stationerna saknar sådan utrustning.

3. Järnvägen är endast skyldig att ta emot gods som kan befordras utan dröjsmål. De föreskrifter som gäller för avsändarstationen avgör i vilka fall gods som inte uppfyller detta villkor skall tas emot för tillfällig förvaring.

§ 4. Om en behörig myndighet har föreskrivit att

a) le service sera supprimé ou suspendu en totalité ou en partie.

b) certains envois seront exclus ou admis seulement sous condition.

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.

§ 5. Les chemins de fer peuvent, d'un commun accord, concentrer le transport de marchandises, dans certaines relations, sur des points frontières et sur des pays de transit déterminés.

Ces mesures sont communiquées à l'Office central. Elles sont consignées par les chemins de fer sur des listes spéciales, publiées dans la forme prévue pour les tarifs internationaux et entrent en vigueur un mois après la date de la communication à l'Office central.

§ 6. Toute infraction commise par le chemin de fer à cet article peut donner lieu à une action en réparation du dommage causé.

Article 4

Objets exclus du transport

Sont exclus du transport :

a) les objets dont le transport est interdit, ne fût-ce que sur l'un des territoires à parcourir;

b) les objets dont le transport est réservé à l'administration des postes, ne fût-ce que sur l'un des territoires à parcourir;

c) les objets qui, par leurs dimensions, leur masse ou leur conditionnement, ne se prêteraient pas au transport demandé, en raison des installations ou du matériel, ne fût-ce que de l'un des chemins de fer à emprunter;

d) les matières et objets exclus du transport en vertu du Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID), Annexe I aux Règles uniformes, sous réserve des dérogations prévues à l'article 5, § 2.

a) trafiken varaktigt eller tillfälligt skall inställas eller inskränkas.

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

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

§ 5. Järnvägarna får sinsemellan komma överens om att i vissa förbindelser koncentrera godsbefordringen till bestämda gränsövergångspunkter och genomfartsländer.

Sådana åtgärder skall meddelas till centralbyrån. De skall av järnvägarna tas upp i särskilda listor, offentliggöras på samma sätt som de internationella tarifferna och träda i kraft en månad efter den dag då centralbyrån underrättades.

§ 6. Om en järnväg åsidosätter någon bestämmelse i denna artikel, kan järnvägen förpliktas ersätta den skada som uppkommer härigenom.

Artikel 4

Föremål som inte befordras

Befordran sker inte av:

a) föremål vars befordran är förbjuden, även om detta är fallet endast inom ett av de områden genom vilka befordringen skulle ha ägt rum;

b) föremål vars befordran är förbehållen postverket, även om detta är fallet endast inom ett av de områden genom vilka befordringen skulle ha ägt rum;

c) föremål som på grund av omfång, vikt eller beskaffenhet inte lämpar sig för den begärda befordringen med hänsyn till järnvägarnas anläggningar eller utrustning, även om detta är fallet endast i fråga om en av de järnvägar som skulle ha utfört befordringen;

d) ämnen och föremål som enligt reglementet om internationell järnvägsbefordran av farligt gods (RID), bilaga I till de enhetliga rättsreglerna, inte får befordras, dock inte om annat följer av artikel 5 § 2.

*Article 5**Objets admis au transport sous condition*

§ 1. Sont admis au transport sous condition :

a) les matières et objets admis au transport aux conditions du RID ou des accords et des clauses tarifaires prévus au § 2;

b) les transport funéraires, les véhicules de chemins de fer roulant sur leurs propres roues, les animaux vivants, les envois dont le transport présente des difficultés particulières en raison de leurs dimensions, de leur masse ou de leur conditionnement; aux conditions des dispositions complémentaires; celles-ci peuvent déroger aux Règles uniformes.

Les animaux vivants doivent être accompagnés d'un convoyeur fourni par l'expéditeur. Un convoyeur n'est toutefois pas exigé lorsque cela est prévu dans les tarifs internationaux ou lorsque les chemins de fer participant au transport y ont renoncé à la demande de l'expéditeur; dans ce cas, sauf convention contraire, le chemin de fer est déchargé de sa responsabilité pour toute perte ou avarie qui résulte d'un risque que l'escorte avait pour but d'éviter.

§ 2. Deux ou plusieurs Etats, par des accords, ou deux ou plusieurs chemins de fer, par des clauses tarifaires, peuvent convenir des conditions auxquelles doivent satisfaire certaines matières ou certains objets exclus de transport par le RID, pour être néanmoins admis.

Les Etats ou les chemins de fer peuvent, dans les mêmes formes, rendre moins rigoureuses les conditions d'admission prévues par le RID.

Ces accords et clauses tarifaires doivent être publiés et communiqués à l'Office central, qui les notifie aux Etats.

*Article 6**Tarifs. Accords particuliers*

§ 1. Le prix de transport et les frais accessoires sont calculés conformément aux tarifs légalement en vigueur et dûment publiés dans

*Artikel 5**Föremål som tas emot till befordran på vissa villkor*

§ 1. Befordran sker på vissa villkor i följande fall:

a) ämnen och föremål tas emot till befordran på de villkor som föreskrivs i RID eller i sådana överenskommelser eller tariffbestämmelser som avses i § 2;

b) lik, järnvägsfordon som rullar på egna hjul, levande djur och föremål vars befordran är förenad med särskilda svårigheter på grund av föremålets omfång, vikt eller beskaffenhet tas emot till befordran på de villkor som anges i tilläggsbestämmelserna; sådana villkor får avvika från de enhetliga rättsreglerna.

Levande djur skall åtföljas av en skötare som avsändaren ställer till förfogande. Någon skötare behövs dock inte, när det medges i de internationella tarifferna eller när de järnvägar som deltar i befordringen har avstått från kravet på skötare på avsändarens begäran. I ett sådant fall är järnvägen, om inte annat har avtalats, fri från ansvarighet för förlust eller skada som uppkommer till följd av den fara som skulle avvärijas genom att en skötare följde med.

§ 2. Två eller flera stater kan genom avtal och två eller flera järnvägar kan genom tariffbestämmelser komma överens om vilka villkor som vissa ämnen eller föremål måste uppfylla för att de skall tas emot till befordran, trots att de enligt RID är uteslutna från befordran.

Staterna eller järnvägarna kan på samma sätt föreskriva lindrigare villkor för att gods skall tas emot till befordran än de som anges i RID.

Dessa avtal och tariffbestämmelser skall offentliggöras och meddelas till centralbyrån, som skall underrätta staterna om dem.

*Artikel 6**Tariffer. Särskilda överenskommelser*

§ 1. Frakten och tilläggsavgifterna skall beräknas enligt de tariffer som gäller och är vederbörligen offentliggjorda i varje stat vid

chaque Etat, valables au moment de la conclusion du contrat de transport, même si le prix de transport est calculé séparément sur différentes sections du parcours.

§ 2. Les tarifs doivent contenir toutes les conditions spéciales applicables au transport, notamment les éléments nécessaires au calcul du prix de transport et des frais accessoires et, le cas échéant, les conditions de conversion des monnaies.

Les conditions de tarifs ne peuvent déroger aux Règles uniformes que si celles-ci le prévoient expressément.

§ 3. Les tarifs doivent être appliqués à tous aux mêmes conditions.

§ 4. Les chemins de fer peuvent conclure des accords particuliers comportant des réductions de prix ou d'autres avantages, dans la mesure où des conditions comparables sont consenties aux usagers qui se trouvent dans des situations comparables.

Des réductions des prix ou d'autres avantages peuvent être accordés pour le service du chemin de fer, pour la service des administrations publiques ou pour des œuvres de bienfaisance.

La publication des mesures prises en vertu du premier et du deuxième alinéa n'est pas obligatoire.

§ 5. Les tarifs internationaux peuvent être déclarés obligatoirement applicables en trafic international, à l'exclusion des tarifs intérieurs.

L'application d'un tarif international peut être subordonnée à sa revendication expresse dans la lettre de voiture.

§ 6. Les tarifs et les modifications de tarifs sont considérés comme dûment publiés au moment où le chemin de fer en met tous les détails à la disposition des usagers.

La publication des tarifs internationaux n'est obligatoire que dans les Etats dont les chemins de fer participent à ces tarifs comme réseau de départ ou de destination.

§ 7. Les majorations de prix des tarifs internationaux et autres dispositions qui auraient pour effet de rendre plus rigoureuses les conditions de transport prévues par ces tarifs entrent en vigueur au plus tôt quinze jours après leur publication, sauf dans les cas suivants:

den tidpunkt då befodringsavtalet slöts, även om frakten beräknas särskilt för olika delsträckor.

§ 2. I tarifferna skall tas upp alla de särskilda villkor som skall tillämpas på beföringen och särskilt de uppgifter som behövs för beräkning av frakten och tilläggsavgifter samt, i förekommande fall, villkoren för omräkning till annan valuta.

Villkoren i tarifferna får avvika från de enhetliga rättsreglerna endast när dessa uttryckligen medger det.

§ 3. Tarifferna skall tillämpas gentemot alla på samma villkor.

§ 4. Järnvägarna får träffa särskilda överenskommelser som medför fraktnedsättningar eller andra förmåner, i den mån jämförbara kategorier av transportkunder erbjuds likvärdiga villkor.

Fraktnedsättningar och andra förmåner får medges för järnvägsförvaltningen och den offentliga förvaltningen samt för välgörande ändamål.

Åtgärder som har vidtagits med stöd av första eller andra stycket behöver inte offentliggöras.

§ 5. De internationella tarifferna kan förklaras vara obligatoriskt tillämpliga i internationell trafik så att de nationella tarifferna inte får tillämpas.

Tillämpningen av en internationell tariff kan göras beroende av att det i fraktsedeln uttryckligen begärs att den skall tillämpas.

§ 6. Tarifferna och ändringar i dem anses vara vederbörligen offentliggjorda så snart järnvägen har gjort dem tillgängliga i sin helhet för transportkunderna.

En internationell tariff behöver offentliggöras endast i de stater vilkas järnvägar deltar i tariffen som avgångs- eller bestämmelsejärnväg.

§ 7. Frakthöjningar och andra ändringar som innebär en skärpning av befodringsvillkoren i tariffen träder i kraft tidigast femton dagar efter det att de har offentliggjorts, utom i följande fall:

a) si un tarif international prévoit l'extension d'un tarif intérieur au parcours total, les délais de publication de ce tarif intérieur sont applicables;

b) si les majorations des prix d'un tarif international sont consécutives à un relèvement général des prix des tarifs intérieurs d'un chemin de fer participant, elles entrent en vigueur le lendemain de leur publication, à condition que l'adaptation des prix du tarif international qu'entraîne ce relèvement ait été annoncée au moins quinze jours à l'avance; cette annonce ne peut toutefois pas être antérieure à la date de la publication du relèvement des prix des tarifs intérieurs en cause;

c) si les prix de transport et frais accessoires prévus dans les tarifs internationaux doivent être modifiés pour tenir compte des fluctuations de change ou si des erreurs manifestes doivent être rectifiées, ces modifications et rectifications entrent en vigueur le lendemain de leur publication.

§ 8. Dans les Etats où il n'existe pas d'obligation de publier certains tarifs, ni de les appliquer à tous les usagers aux mêmes conditions, les dispositions de cet article ne font pas règle dans la mesure où elles comportent une telle obligation.

§ 9. Le chemin de fer ne peut percevoir, en sus du prix de transport et des frais accessoires prévus par les tarifs, aucune somme autre que les dépenses faites par lui. Ces dépenses doivent être dûment constatées et décomptées à part sur la lettre de voiture, avec toutes justifications utiles. Quand ces justifications ont été fournies par des pièces jointes à la lettre de voiture et si le paiement des dépenses correspondantes incombe à l'expéditeur, ces pièces ne sont pas livrées au destinataire avec la lettre de voiture, mais sont remises à l'expéditeur avec le compte de frais mentionné à l'article 15, § 7.

Article 7

Unité de compte. Cours de conversion ou d'acceptation des monnaies

§ 1. L'unité de compte prévue par les Règles uniformes est le Droit de tirage spécial tel que défini par le Fonds Monétaire International.

a) om en internationell tariff förutsätter att en nationell tariff skall gälla för hela befordringssträckan, skall den nationella tariffens frister för offentliggörande tillämpas;

b) om frakthöjningar i en internationell tariff följer av en allmän höjning av priserna i en deltagande järnvägs nationella tariffer, träder de i kraft dagen efter den dag då de har offentliggjorts, förutsatt att den anpassning av priserna i den internationella tariffen som den nationella höjningen föranleder har tillkännagetts minst femton dagar i förväg; tillkännagivandet får dock inte ske tidigare än den dag då frakthöjningarna i den ifrågakvarande nationella tariffen offentliggjordes;

c) om frakterna eller tilläggsavgifterna i de internationella tarifferna skall ändras till följd av ändrade växelkurser eller rättas på grund av ett uppenbart fel i tariffen, träder ändringen eller rättelsen i kraft dagen efter den dag då den har offentliggjorts.

§ 8. I de stater där det inte föreligger skyldighet att offentliggöra vissa tariffer och inte heller skyldighet att tillämpa dem gentemot alla transportkunder på samma villkor gäller bestämmelserna i denna artikel inte i den mån de medför en sådan skyldighet.

§ 9. Järnvägen får inte utöver den frakt och de tilläggsavgifter som anges i tarifferna ta ut någon annan ersättning än för sina utlägg. Utläggen skall behörigen styrkas och föras upp särskilt på fraktsedeln med alla verifikationer som behövs. När dessa verifikationer har fogats till fraktsedeln och det åligger avsändaren att betala utlägg, skall verifikationerna inte lämnas ut med fraktsedeln till mottagaren utan återställas till avsändaren med den kostnadsavräkning som avses i artikel 15 § 7.

Artikel 7

Beräkningsenhet. Valutakurser vid omräkning eller växling

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

La valeur, en Droit de tirage spécial, de la monnaie nationale d'un Etat membre du Fonds Monétaire International est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds Monétaire International pour ses propres opérations et transactions.

§ 2. La valeur, en Droit de tirage spécial, de la monnaie nationale d'un Etat non membre du Fonds Monétaire International est calculée de la façon déterminée par cet Etat.

Ce calcul doit exprimer en monnaie nationale une valeur réelle aussi proche que possible de celle qui résulterait de l'application du § 1.

§ 3. Pour un Etat non membre du Fonds Monétaire International, dont la législation ne permet pas d'appliquer le § 1 ou le § 2, l'unité de compte prévue par les Règles uniformes est considérée comme étant égale à trois francs or.

Le franc or est défini par 10/31 de gramme d'or au titre de 0,900.

La conversion du franc or doit exprimer en monnaie nationale une valeur réelle aussi proche que possible de celle qui résulterait de l'application du § 1.

§ 4. Les Etats, dans les trois mois qui suivent la mise en vigueur de la Convention et chaque fois qu'un changement se produit dans leur méthode de calcul ou dans la valeur de leur monnaie nationale par rapport à l'unité de compte, communiquent à l'Office central leur méthode de calcul conformément au § 2 ou les résultats de la conversion conformément au § 3.

L'Office central notifie ces informations aux Etats.

§ 5. Le chemin de fer doit publier les cours auxquels :

a) il effectue la conversion de sommes exprimées en unités monétaires étrangères, payables en monnaie du pays (cours de conversion);

b) il accepte en paiement des monnaies étrangères (cours d'acceptation).

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

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

Denna beräkning skall ge ett realvärde i nationellt mynt som så nära som möjligt överensstämmer med vad som skulle ha följt av en tillämpning av § 1.

§ 3. För en stat som inte är medlem av Internationella valutafonden och vars lag inte medger att § 1 eller § 2 tillämpas, anses den beräkningsenhet som anges i de enhetliga rättsreglerna motsvara tre guldfrancs.

En guldfranc motsvarar 10/31 gram guld av 0,900 finhet.

Omräkningen av guldfrancs skall ge ett realvärde i nationellt mynt som så nära som möjligt överensstämmer med vad som skulle ha följt av en tillämpning av § 1.

§ 4. Inom tre månader från det att fördraget har trätt i kraft och varje gång som beräkningsmetoden ändras eller värdet av en stats mynt uttryckt i beräkningsenheten ändras, skall den berörda staten underrätta centralbyrån om den beräkningsmetod enligt § 2 som staten tillämpar resp. resultatet av omräkningen enligt § 3.

Centralbyrån skall delge staterna dessa upplysningar.

§ 5. Järnvägen skall offentliggöra de kurser till vilka:

a) den omräknar belopp som är uttryckta i utländskt mynt, när de skall betalas i landets mynt (omräkningskurs);

b) den tar emot betalning i utländskt mynt (mottagningskurs).

Article 8

Dispositions spéciales à certains transports

§ 1. Pour le transport des wagons de particuliers, des dispositions spéciales sont prévues par le Règlement concernant le transport international ferroviaire des wagons de particuliers (RIP), Annexe II aux Règles uniformes.

§ 2. Pour le transport des conteneurs, des dispositions spéciales sont prévues par le Règlement concernant le transport international ferroviaire des conteneurs (RiCo), Annexe III aux Règles uniformes.

§ 3. Pour le transport des colis express, les chemins de fer peuvent, par des clauses tarifaires, convenir de dispositions spéciales conformes au Règlement concernant le transport international ferroviaire des colis express (RIEx), Annexe IV aux Règles uniformes.

§ 4. Deux ou plusieurs Etats, par des accords, ou deux ou plusieurs chemins de fer, par des dispositions complémentaires ou des clauses tarifaires, peuvent convenir de conditions dérogeant aux Règles uniformes pour les transport concernant :

a) les envois avec document de transport négociable,
b) les envois à ne livrer que contre remise du duplicata de la lettre de voiture,

c) les envois de journaux,
d) les envois destinés aux foires ou expositions,

e) les envois d'agrès de chargement et de moyens de protection contre la chaleur et le froid pour les marchandises transportées,

f) les envois effectués, sur tout ou partie du parcours, sous le couvert de lettres de voiture ne servant pas de document de taxation et de facturation,

g) les envois effectués sous le couvert d'un instrument servant à la transmission automatique des données.

Artikel 8

Särskilda bestämmelser för vissa befordringar

§ 1. Särskilda bestämmelser om befordran av privatvagnar finns i reglementet om internationell järnvägsbefordran för privatvagnar (RIP), bilaga II till de enhetliga rättsreglerna.

§ 2. Särskilda bestämmelser om befordran av containrar finns i reglementet om internationell järnvägsbefordran av containrar (RiCo), bilaga III till de enhetliga rättsreglerna.

§ 3. Järnvägarna kan komma överens om särskilda bestämmelser om befordran av expressgodis genom tariffbestämmelser i enlighet med reglementet om internationell järnvägsbefordran av expressgodis (RIEx), bilaga IV till de enhetliga rättsreglerna.

§ 4. Två eller flera stater kan i avtal och två eller flera järnvägar kan genom tillägsbestämmelser eller tariffbestämmelser komma överens om villkor som avviker från de enhetliga rättsreglerna för befordran av

a) försändelser med transporthandlingar som får överlåtas,

b) försändelser som får lämnas ut endast mot att fraktsedelsdubblen lämnas tillbaka,

c) tidningsförsändelser,

d) försändelser som är avsedda för mässor eller utställningar,

e) försändelser med lastningsanordningar och anordningar för att skydda det transporterade godset mot värme eller kyla,

f) försändelser som för hela eller en del av befordringssträckan befordras med en fraktsedel som inte utgör underlag för frakträkning och debitering,

g) försändelser med en transporthandling som utnyttjas för automatisk dataöverföring.

*Article 9**Dispositions complémentaires*

§ 1. Deux ou plusieurs Etats ou deux ou plusieurs chemins de fer peuvent établir des dispositions complémentaires pour l'exécution des Règles uniformes. Elles ne peuvent déroger aux Règles uniformes que si celles-ci le prévoient expressément.

§ 2. Les dispositions complémentaires sont mises en vigueur et publiées dans les formes prévues par les lois et règlements de chaque Etat. Les dispositions complémentaires et leur mise en vigueur sont communiquées à l'Office central.

*Article 10**Droit national*

§ 1. A défaut de stipulations dans les Règles uniformes, les dispositions complémentaires et les tarifs internationaux, le droit national est applicable.

§ 2. On entend par droit national le droit de l'Etat où l'ayant droit fait valoir ses droits, y compris les règles relatives aux conflits de lois.

TITRE II CONCLUSION ET EXÉCUTION DU CONTRAT DE TRANSPORT

*Article 11**Conclusion du contrat de transport*

§ 1. Le contrat de transport est conclu dès que le chemin de fer expéditeur a accepté au transport la marchandise accompagnée de la lettre de voiture. L'acceptation est constatée par l'apposition sur la lettre de voiture et, le cas échéant, sur chaque feuille complémentaire, du timbre de la gare expéditrice ou de l'indication de la machine comptable, portant la date de l'acceptation.

§ 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

*Artikel 9**Tilläggsbestämmelser*

§ 1. Två eller flera stater eller två eller flera järnvägar får utfärda tilläggsbestämmelser för tillämpningen av de enhetliga rättsreglerna. En tilläggsbestämmelse får avvika från de enhetliga rättsreglerna endast om det är uttryckligen medgivet i dessa.

§ 2. Tilläggsbestämmelserna sätts i kraft och offentliggörs i den ordning som föreskrivs i lag eller annan författning i varje stat. Centralbyrån skall underrättas om tilläggsbestämmelsernas innehåll och ikraftträdande.

*Artikel 10**Nationell rätt*

§ 1. Om bestämmelser saknas i de enhetliga rättsreglerna, tilläggsbestämmelserna och de internationella tarifferna, är nationell rätt tillämplig.

§ 2. Med nationell rätt förstås rättsordningen – däri inbegripet dess lagvalsregler – i den stat där den berättigade gör sitt anspråk gällande.

AVDELNING II INGÅENDE OCH FULLGÖRANDE AV BEFORDRINGSAVTALET

*Artikel 11**Befordringsavtalets tillkomst*

§ 1. Ett befordringsavtal är slutet så snart avsändningsjärnvägen har tagit emot godset jämte fraktsedeln till befordran. Mottagandet erkänns genom att fraktsedeln och, i förekommande fall, varje tilläggsblad förses med avsändningsstationens stämpel eller maskinell kvittering med uppgift om dagen för mottagandet.

§ 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

dépôt d'une garantie conformément à l'article 15, § 7. Ledit traitement doit avoir lieu en présence de l'expéditeur si celui-ci le demande.

§ 3. Après l'apposition du timbre ou de l'indication de la machine comptable, la lettre de voiture fait preuve de la conclusion et du contenu du contract de transport.

§ 4. Toutefois, en ce qui concerne les marchandises dont le chargement incombe à l'expéditeur en vertu des tarifs ou des conventions entre celui-ci et le chemin de fer, lorsque de telles conventions sont autorisées à la gare expéditrice, les inscriptions portées sur la lettre de voiture relative à la masse de la marchandise ou au nombre des colis ne font preuve contre le chemin de fer que si ce dernier a vérifié cette masse ou ce nombre et l'a constaté sur la lettre de voiture. Le cas échéant, ces inscriptions peuvent être prouvées par d'autres moyens.

S'il est évident qu'aucun manque effectif ne correspond à la différence de masse ou de nombre des colis par rapport aux inscriptions portées sur la lettre de voiture, celles-ci ne font pas preuve contre le chemin de fer. Il en est notamment ainsi lorsque le wagon est remis au destinataire avec des sceaux d'origine intacts.

§ 5. Le chemin de fer doit certifier sur le duplicata de la lettre de voiture, par l'apposition du timbre à date ou de l'indication de la machine comptable, la réception de la marchandise et la date de l'acceptation au transport, avant de restituer ce duplicata à l'expéditeur.

Ce duplicata n'a la valeur ni de la lettre de voiture accompagnant la marchandise, ni d'un connaissance.

Article 12

Lettre de voiture

§ 1. L'expéditeur doit présenter une lettre de voiture dûment remplie.

Une lettre de voiture doit être établie pour chaque envoi. Une même lettre de voiture ne peut concerner que le chargement d'un seul wagon. Les dispositions complémentaires peuvent déroger à ces règles.

artikel 15 § 7. Erkännandet skall ske i närvaro av avsändaren, om han begär det.

§ 3. När fraktsedeln har försetts med stämpel eller maskinell kvittering, utgör den bevis om att befordringsavtalet är slutet och om dess innehåll.

§ 4. I fråga om gods, som det åligger avsändaren att lasta enligt tarifferna eller en överenskommelse mellan honom och järnvägen som är tillåten på avsändningsstationen, utgör dock de uppgifter om godsets vikt eller antalet kollin som har antecknats i fraktsedeln bevis mot järnvägen endast om denna har kontrollerat vikten eller antalet kollin och detta har antecknats på fraktsedeln. I förekommande fall kan uppgifterna styrkas på något annat sätt.

Om det är uppenbart att den skillnad som föreligger mellan den faktiska vikten eller det faktiska antalet kollin och de uppgifter som har antecknats i fraktsedeln inte motsvaras av någon verklig skillnad, utgör dessa anteckningar inte något bevis mot järnvägen. Framför allt är detta fallet när vagnen lämnas ut till mottagaren med obrutna ursprungsplomberingar.

§ 5. Innan fraktsedelsdubblen lämnas tillbaka till avsändaren, är järnvägen skyldig att genom datumstämpel eller maskinell kvittering på fraktsedelsdubblen intyga att godset har tagits emot och dagen då det togs emot till befördran.

Denna dubblett är inte likvärdig vare sig med den fraktsedel som följer med godset eller med konossement.

Artikel 12

Fraktsedeln

§ 1. Avsändaren skall lämna en fraktsedel som är rätt ifylld.

En fraktsedel skall upprättas för varje sändning. Samma fraktsedel kan avse endast en enda vagnslast. I tilläggsbestämmelserna får göras avvikelser från dessa regler.

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

Le choix de la lettre de voiture par l'expéditeur indique si la marchandise est à transporter en petite ou en grande vitesse. La demande de la grande vitesse sur une partie du parcours et de la petite vitesse sur une autre partie n'est pas admise, sauf accord entre tous les chemins de fer intéressés.

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.

§ 3. La lettre de voiture doit être imprimée dans deux ou éventuellement trois langues, dont l'une au moins doit être choisie parmi les langues de travail de l'Organisation.

Les tarifs internationaux peuvent déterminer la langue dans laquelle doivent être rédigées les inscriptions portées sur la lettre de voiture par l'expéditeur. A défaut, elles doivent l'être dans une des langues officielles de l'Etat de départ et une traduction dans une des langues de travail de l'Organisation doit être jointe, à moins que les inscriptions ne soient rédigées dans une de ces langues.

Les inscriptions portées sur la lettre de voiture par l'expéditeur doivent être rédigées en caractères latins, sauf dérogations prévues par les dispositions complémentaires ou les tarifs internationaux.

Article 13

Teneur de la lettre de voiture

§ 1. La lettre de voiture doit obligatoirement comporter :

- a) la désignation de la gare destinataire;
- b) le nom et l'adresse du destinataire; une seule personne physique ou autre sujet de droit doit être inscrit comme destinataire;
- c) la désignation de la marchandise;
- d) la masse ou, à défaut, une indication analogue conforme aux prescriptions en vigueur à la gare expéditrice;
- e) le nombre de colis et la description de l'emballage, pour les envois de détail et pour les wagons complets comportant un ou plusieurs éléments de chargement expédiés en

§ 2. Järnvägarna skall fastställa fraktsedelblanketter för fraktgods och för ilgods. De skall omfatta en dubblett för avsändaren.

Genom avsändarens val av fraktsedel anges om godset skall befordras som fraktgods eller som ilgods. En begäran om ilgodsbefordran på en del av befordringssträckan och om fraktgodsbefordran på en annan del av sträckan är inte tillåten, om inte samtliga berörda järnvägar har medgett det.

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

§ 3. Fraktsedeln skall tryckas på två eller eventuellt tre språk, av vilka minst ett skall vara något av organisationens arbetspråk.

I de internationella tarifferna får föreskrivas på vilket språk avsändaren skall avfatta de uppgifter som han för in i fraktsedeln. Har någon sådan föreskrift inte meddelats, skall uppgifterna avfattas på ett av avsändningslandets officiella språk, varvid en översättning till ett av organisationens arbetspråk skall bifogas, om uppgifterna inte är avfattade på något av dessa.

De uppgifter som avsändaren för in i fraktsedeln skall skrivas med latinska bokstäver, om inte undantag härifrån medges i tilläggsbestämmelserna eller de internationella tarifferna.

Artikel 13

Fraktsedelns innehåll

§ 1. Fraktsedeln skall alltid innehålla uppgift om:

- a) bestämmelsestationen;
- b) mottagarens namn och adress; som mottagare skall anges en enda fysisk person eller ett enda annat rättssubjekt;
- c) en beskrivning av godset;
- d) vikten eller, om denna inte anges, en motsvarande uppgift enligt de föreskrifter som gäller för avsändningsstationen;
- e) antalet kollin och förpackningens art (kollislag), för styckegods samt för kompletta vagnslaster när dessa innehåller en eller flera lastenheter som befordras i kombinerad järn-

trafic fer-mer et devant être transbordés:

f) le numéro du wagon et, en outre, pour les wagons de particuliers, la tare, pour les marchandises dont le chargement incombe à l'expéditeur:

g) l'énumération détaillée des pièces requises par les douanes ou d'autres autorités administratives, jointes à la lettre de voiture ou mentionnées comme tenues à la disposition du chemin de fer dans une gare désignée ou dans un bureau de douane ou de toute autre autorité:

h) le nom et l'adresse de l'expéditeur: une seule personne physique ou autre sujet de droit doit être inscrit comme expéditeur: si les prescriptions en vigueur à la gare expéditrice l'exigent, l'expéditeur doit ajouter à son nom et à son adresse sa signature manuscrite, imprimée ou apposée au moyen d'un timbre.

Les prescriptions en vigueur à la gare expéditrice déterminent, pour l'ensemble du parcours, les notions de « wagon complet » et d'« envoi de détail ».

§ 2. La lettre de voiture doit, s'il y a lieu, contenir toutes les autres inscriptions prévues par les Règles uniformes. Elle ne peut comporter d'autres inscriptions que si elles sont imposées ou admises par les lois et règlements d'un Etat, les dispositions complémentaires ou les tarifs, et ne sont pas contraires aux Règles uniformes.

§ 3. Toutefois, l'expéditeur peut insérer dans l'emplacement de la lettre de voiture réservé à cet effet, mais à titre d'information pour le destinataire, des indications qui se rapportent à l'envoi, sans qu'il en résulte ni obligation, ni responsabilité pour le chemin de fer.

§ 4. Il est interdit de remplacer la lettre de voiture par d'autres documents ou d'y joindre d'autres pièces que ceux qui sont prescrits ou admis par les Règles uniformes, les dispositions complémentaires ou les tarifs.

Article 14

Itinéraire et tarifs applicables

§ 1. L'expéditeur peut prescrire, dans la lettre de voiture, l'itinéraire à suivre, en le jalonnant par des points frontières ou par des

vägs- och sjötrafik och som skall omlastas:

f) vagnsnummer och för privatvagnar dessutom vagnens egenvikt i fråga om gods som det åligger avsändaren att lasta;

g) en noggrann förteckning över sådana handlingar som krävs av tullmyndigheter eller andra förvaltningsmyndigheter och som är fogade vid fraktsedeln eller uppges stå till järnvägens förfogande på en angiven station, hos en tullkammare eller hos någon annan myndighet;

h) avsändarens namn och adress: som avsändare skall anges en enda fysisk person eller ett enda annat rättssubjekt: om det krävs enligt de föreskrifter som gäller för avsändningsstationen, skall avsändaren till uppgiften om namn och adress foga även sin namnteckning, handskriften, tryckt eller stämplad.

De föreskrifter som gäller för avsändningsstationen avgör för hela befodringssträckan om sändningen skall anses utgöra "hel vagnslast" eller "styckegods".

§ 2. Fraktsedeln skall, i förekommande fall, dessutom innehålla sådana uppgifter som anges i de enhetliga rättsreglerna. Andra uppgifter får föras in endast om de är föreskrivna eller tillåtna enligt lag eller annan författning i någon stat, i tilläggsbestämmelserna eller i tarifferna och inte strider mot de enhetliga rättsreglerna.

§ 3. Avsändaren får dock på den plats i fraktsedeln som är avsedd för upplysningar till mottagaren föra in uppgifter som rör sändningen, utan att detta medför vare sig skyldigheter eller ansvarighet för järnvägen.

§ 4. Det är förbjudet att ersätta fraktsedeln med andra handlingar eller att till denna foga andra dokument än sådana som är föreskrivna eller tillåtna enligt de enhetliga rättsreglerna, tilläggsbestämmelserna eller tarifferna.

Artikel 14

Befodringsvägar och tillämpliga tariffier

§ 1. Avsändaren kan i fraktsedeln föreskriva befodringsvägen genom att ange gränsövergångspunkter eller gränsstationer

gares frontières et, le cas échéant, par des gares de transit entre chemins de fer. Il ne peut prescrire que des points frontières et des gares frontières ouverts au trafic dans la relation considérée.

§ 2. Sont assimilées à une prescription d'itinéraire :

a) la désignation des gares où doivent s'effectuer les formalités exigées par les douanes ou d'autres autorités administratives, ainsi que celle des gares où des soins spéciaux doivent être donnés à la marchandise (soins à donner aux animaux, reglage, etc.);

b) la désignation des tarifs à appliquer, si elle suffit à déterminer les gares entre lesquelles les tarifs revendiqués doivent être appliqués;

c) l'indication du paiement de tout ou partie des frais jusqu'à X (X désignant nommément le point où se fait la soudure des tarifs des pays limitrophes).

§ 3. Le chemin de fer ne peut, hors les cas visés à l'article 3, §§ 4 et 5 et à l'article 33, § 1, effectuer le transport par un itinéraire différent de celui prescrit par l'expéditeur qu'à la double condition :

a) que les formalités exigées par les douanes ou d'autres autorités administratives, ainsi que les soins spéciaux à donner à la marchandise, aient toujours lieu aux gares désignées par l'expéditeurs;

b) que les frais et les délais de livraison ne soient pas supérieurs aux frais et aux délais calculés selon l'itinéraire prescrit par l'expéditeur.

La lettre a) ne s'applique pas aux envois de détail si un des chemins de fer participant au transport ne peut respecter l'itinéraire choisi par l'expéditeur en raison des prescriptions d'itinéraire résultant de son organisation des transports internationaux d'envois de détail.

§ 4. Sous réserve du § 3, les frais et les délais de livraison sont calculés selon l'itinéraire prescrit par l'expéditeur ou, à défaut, selon l'itinéraire que le chemin de fer a choisi.

och i förekommande fall stationer för transit mellan järnvägar. Han får dock inte föreskriva andra gränsövergångspunkter eller gränsstationer än sådana som är öppna för trafik i den förbindelse som det är fråga om.

§ 2. Med föreskrifter om befordringsväg likställs

a) uppgifter om stationer där åtgärder som krävs av tullmyndigheter eller andra förvaltningsmyndigheter skall fullgöras samt uppgifter om stationer där särskild vård skall ägnas godset (vård av levande djur, omisning osv.);

b) uppgifter om de tariffer som skall tillämpas, om dessa uppgifter är tillräckliga för att bestämma de stationer mellan vilka de begärda tarifferna skall tillämpas;

c) anvisningar om betalning av alla kostnader eller del av kostnaderna till X (där X är namnet på en fraktberäkningssnittpunkt mellan grannländer).

§ 3. Bortsett från de fall som anges i artikel 3 §§ 4 och 5 samt i artikel 33 § 1 får järnvägen utföra befordringen över en annan befordringsväg än den som har föreskrivits av avsändaren endast under den dubbla förutsättningen

a) att de åtgärder som krävs av tullmyndigheter eller andra förvaltningsmyndigheter och den särskilda vård som skall ägnas godset alltid fullgörs på de stationer som har angetts av avsändaren;

b) att kostnaderna inte blir större och leveransfristerna inte blir längre än för den befordringsväg som har föreskrivits av avsändaren.

Vad som anges under a) är inte tillämpligt på styckegods, om någon av de järnvägar som deltar i befordringen inte kan följa den befordringsväg som har valts av avsändaren på grund av sådana bestämmelser om befordringsväg som är föranledda av det sätt på vilket denna järnvägs befordran av styckegods i internationell trafik är organiserad.

§ 4. Om inte annat följer av § 3, beräknas kostnaderna och leveransfristerna efter den befordringsväg som har föreskrivits av avsändaren eller, om någon sådan föreskrift inte finns, efter den väg som järnvägen har valt.

§ 5. L'expéditeur peut prescrire, dans la lettre de voiture, les tarifs à appliquer. Le chemin de fer doit appliquer ces tarifs si les conditions mises à leur application sont remplies.

§ 6. Si les indications de l'expéditeur ne suffisent pas à déterminer l'itinéraire ou les tarifs à appliquer ou si certaines de ces indications sont incompatibles, le chemin de fer doit choisir l'itinéraire ou les tarifs qui lui paraissent les plus avantageux pour l'expéditeur.

§ 7. Le chemin de fer n'est responsable du dommage résultant du choix effectué conformément au § 6 qu'en cas de dol ou de faute lourde.

§ 8. S'il existe un tarif international depuis la gare expéditrice jusqu'à la gare destinataire et si, à défaut d'indications suffisantes de l'expéditeur, le chemin de fer a appliqué ce tarif, il doit rembourser à l'ayant droit, sur sa demande, la différence entre le prix de transport ainsi appliqué et celui qu'aurait donné, sur le même parcours, la soudure d'autres tarifs, lorsque cette différence excède 4 unités de compte par lettre de voiture.

Il en est de même si, à défaut d'indications suffisantes de l'expéditeur, le chemin de fer a appliqué la soudure des tarifs alors qu'il existe un tarif international plus avantageux quant au prix, toutes autres conditions étant par ailleurs identiques.

Article 15

Païement des frais

§ 1. Les frais (prix de transport, frais accessoires, droits de douane et autres frais survenant à partir de l'acceptation au transport jusqu'à la livraison) sont payés soit par l'expéditeur, soit par le destinataire, conformément aux dispositions ci-dessous.

Pour l'application de ces dispositions, sont considérés comme prix de transport les droits qui, d'après le tarif applicable, doivent être ajoutés aux prix résultant des barèmes ou aux prix exceptionnels lors du calcul du prix de transport.

§ 2. L'expéditeur qui prend à sa charge la totalité ou une partie des frais doit l'indiquer

§ 5. Avsändaren får i fraktsedeln föreskriva vilka tariffer som skall tillämpas. Järnvägen är skyldig att tillämpa dessa tariffer, om villkoren för deras tillämpning är uppfyllda.

§ 6. Om avsändarens uppgifter inte är tillräckliga för att befordringsvägen eller de tariffer som skall tillämpas skall kunna bestämmas eller om vissa av dessa uppgifter är oförenliga, skall järnvägen välja den väg eller de tariffer som järnvägen anser vara förmånligast för avsändaren.

§ 7. Järnvägen är ansvarig för skada som uppstår till följd av ett val enligt § 6 endast om uppsåt eller grov vårdslöshet föreligger.

§ 8. Om det finns en internationell tariff från avsändnings- till bestämmelsestationen och om järnvägen har tillämpat denna tariff på grund av att avsändaren inte har lämnat tillräckliga uppgifter, är järnvägen skyldig att på begäran av den berättigade till denna betala tillbaka skillnaden mellan den sålunda beräknade frakten och den frakt som skulle ha utgått för samma befodringssträcka enligt andra tariffer, när skillnaden per fraktsedel överstiger fyra beräkningenheter.

Detsamma gäller, om järnvägen i brist på tillräckliga uppgifter från avsändaren har ställt samman tariffer vid fraktberäkningen i stället för att tillämpa en genomgående internationell tariff som ger lägre frakt under i övrigt lika förutsättningar.

Artikel 15

Betalning av kostnaderna

§ 1. Kostnaderna (frakt, tilläggsavgifter, tullavgifter och andra kostnader som uppkommer från det att godset tas emot till befördan till dess att det lämnas ut) skall betalas av avsändaren eller mottagaren i enlighet med följande bestämmelser.

Vid tillämpning av dessa bestämmelser skall som frakt anses de avgifter som enligt den tillämpliga tariffen vid fraktberäkningen skall läggas samman med fraktsatserna enligt ordinarie tariffer eller undantagstariffer.

§ 2. En avsändare som åtar sig att betala kostnaderna helt eller delvis skall ange detta i

dans la lettre de voiture en utilisant l'une des mentions suivantes :

a) 1^o « franco de port », s'il prend à sa charge uniquement le prix de transport;

2^o « franco de port y compris ... », s'il prend à sa charge des frais en sus du prix de transport; il doit désigner exactement ces frais; les adjonctions, qui ne peuvent concerner que des frais accessoires ou autres frais survenant à partir de l'acceptation au transport jusqu'à la livraison, ainsi que les sommes perçues par les douanes ou d'autres autorités administratives, ne doivent pas avoir pour effet de diviser le montant total d'une même catégorie de frais (par exemple le montant total des droits de douane et des autres sommes à payer à la douane, la taxe sur la valeur ajoutée étant considérée comme une catégorie séparée);

3^o « franco de port jusqu'à X » (X désignant nommément le point où se fait la soudure des tarifs des pays limitrophes), s'il prend à sa charge le prix de transport jusqu'à X;

4^o « franco de port y compris ... jusqu'à X » (X désignant nommément le point où se fait la soudure des tarifs des pays limitrophes), s'il prend à sa charge des frais en sus du prix de transport jusqu'à X, à l'exclusion de tous frais se rapportant au pays ou au chemin de fer subséquent; les dispositions du 2^o sont applicables par analogie;

b) « franco de tous frais », s'il prend à sa charge tous les frais (prix de transport, frais accessoires, droits de douane et autres frais);

c) « franco pour ... », s'il prend à sa charge une somme déterminée; sauf dispositions contraires dans les tarifs, cette somme doit être exprimée dans la monnaie du pays de départ.

Les frais accessoires et autres frais qui, selon les prescriptions en vigueur à la gare expéditrice, doivent être calculés pour tout le parcours intéressé, ainsi que la taxe d'intérêt à la livraison prévue à l'article 16, § 2, sont toujours payés en totalité par l'expéditeur en cas de paiement des frais selon a) 4^o.

§ 3. Les tarifs internationaux peuvent prescrire, en matière de paiement des frais, l'emploi exclusif de certaines mentions indiquées au § 2 ou l'emploi d'autres mentions.

fraktsedeln genom något av följande uttryck:

a) 1. "franko frakt", om han åtar sig att betala endast frakten,

2. "franko frakt inklusive ...", om han åtar sig att betala vissa kostnader utöver frakten; dessa kostnader skall noggrant anges; sådana tillägg, som får avse endast tilläggsavgifter eller andra avgifter som uppkommer från det att godset tas emot till befordran till dess att det lämnas ut samt de belopp som tas ut av tullmyndigheter eller andra förvaltningsmyndigheter, får inte medföra att det sammanlagda belopp som belöper på ett och samma kostnadsslag (t. ex. det sammanlagda beloppet av tullavgifter och andra avgifter som skall betalas till tullmyndigheten; mervärdeskatt anses vara ett kostnadsslag för sig) delas upp,

3. "franko frakt till X" (där X är namnet på en fraktberäkningssnittpunkt mellan grannländer), om han åtar sig att betala frakten till X,

4. "franko frakt inklusive ... till X" (där X är namnet på en fraktberäkningssnittpunkt mellan grannländer), om han åtar sig att betala kostnader utöver frakten till X med undantag av alla kostnader som hänför sig till ett efterföljande land eller en efterföljande järnväg; bestämmelserna under 2. har motsvarande tillämpning;

b) "franko alla kostnader", om han åtar sig att betala alla kostnader (frakt, tilläggsavgifter, tullavgifter och andra avgifter);

c) "franko ...", om han åtar sig att betala ett bestämt belopp; om inte annat föreskrivs i tarifferna, skall detta belopp anges i avsändningslandets mynslag.

Tilläggsavgifter och andra kostnader som enligt de föreskrifter som gäller på avsändningsstationen skall beräknas för hela den ifrågavarande sträckan samt sådana avgifter för deklaration av leveransintresse som avses i artikel 16 § 2 skall alltid i sin helhet erläggas av avsändaren, om betalning sker enligt a) 4.

§ 3. I fråga om betalning av kostnaderna får i de internationella tarifferna föreskrivas att endast vissa av de uttryck som anges i § 2 får användas eller att andra uttryck skall användas.

§ 4. Les frais que l'expéditeur n'a pas pris à sa charge sont considérés comme mis à la charge du destinataire. Toutefois, les frais sont toujours à la charge de l'expéditeur lorsque le destinataire n'a pas retiré la lettre de voiture, ni fait valoir ses droits conformément à l'article 28, § 4, ni modifié le contrat de transport conformément à l'article 31.

§ 5. Les frais accessoires, tels que droits de stationnement, de magasinage, de pesage, dont la perception résulte d'un fait imputable au destinataire ou d'une demande qu'il a présentée, sont toujours payés par lui.

§ 6. Le chemin de fer expéditeur peut exiger de l'expéditeur l'avance des frais lorsqu'il s'agit de marchandises qui, d'après son appréciation, sont sujettes à prompt détérioration ou qui, à cause de leur valeur minime ou de leur nature, ne lui garantissent pas suffisamment le paiement des frais.

§ 7. Si le montant des frais que l'expéditeur prend à sa charge ne peut être fixé exactement au moment de la remise au transport, ces frais sont portés sur un bulletin d'affranchissement, qui doit faire l'objet d'un règlement de compte avec l'expéditeur au plus tard trente jours après l'expiration du délai de livraison. Le chemin de fer peut exiger à titre de garantie le dépôt contre reçu d'une somme représentant approximativement les frais. Un compte de frais détaillé dressé d'après les indications du bulletin d'affranchissement est délivré à l'expéditeur contre restitution du reçu.

§ 8. La gare expéditrice doit spécifier, dans la lettre de voiture et dans le duplicata, les frais perçus en port payé, sauf si les prescriptions en vigueur à ladite gare disposent que ces frais ne doivent être spécifiés que dans le duplicata. Dans le cas prévu au § 7, ces frais ne doivent être spécifiés ni dans la lettre de voiture, ni dans le duplicata.

Article 16

Intérêt à la livraison

§ 1. Tout envoi peut faire l'objet d'une déclaration d'intérêt à la livraison. Son montant doit être inscrit en chiffres sur la lettre de

§ 4. De kostnader som avsändaren inte har åtagit sig att betala skall anses åvila mottagaren. Kostnaderna skall dock alltid åvila avsändaren, om mottagaren inte har vare sig övertagit fraktsedelns eller gjort gällande sina rättigheter enligt artikel 28 § 4 eller ändrat frakttavlet enligt artikel 31.

§ 5. Tilläggsavgifter, såsom uppställnings-, magasinerings- eller vägningsavgifter, vilkas debitering beror på omständigheter för vilka mottagaren svarar eller på en begäran som mottagaren har framställt, skall alltid betalas av denne.

§ 6. Avsändningsjärnvägen får av avsändaren fordra förskottsbetalning av kostnaderna, när det är fråga om ett godsslag som enligt järnvägens bedömning är utsatt för snar förstörelse eller som på grund av sitt låga värde eller sin beskaffenhet inte ger järnvägen tillräcklig säkerhet för kostnaderna.

§ 7. Om de kostnader som avsändaren åtar sig att betala inte kan fastställas till beloppet när godset lämnas till befordran, skall dessa kostnader påföras den frankaturnota som skall avräknas med avsändaren senast 30 dagar efter leveransfristens utgång. Järnvägen får som säkerhet och mot kvitto fordra deposition av ett belopp som ungefärligen motsvarar kostnaderna. En detaljerad kostnadsavräkning, upprättad efter uppgifterna i frankaturnotan, skall lämnas till avsändaren mot att denne lämnar tillbaka depositionskvittot.

§ 8. Avsändningsstationen skall ange i både fraktsedeln och fraktsedelsdubblotten vad som har betalats som frakt, om inte det i de föreskrifter som gäller på avsändningsstationen föreskrivs att dessa kostnader skall anges endast i fraktsedelsdubblotten. I det fall som avses i § 7 skall de nämnda kostnaderna inte anges i vare sig fraktsedeln eller fraktsedelsdubblotten.

Artikel 16

Leveransintresse

§ 1. För varje sändning kan leveransintresse deklarerars. I fraktsedeln skall med siffer föras in en uppgift om det belopp som

voiture et exprimé en monnaie du pays de départ, en une autre monnaie fixée par les tarifs ou en unité de compte.

§ 2. La taxe d'intérêt à la livraison est calculée, pour tout le parcours intéressé, d'après les tarifs du chemin de fer expéditeur.

Article 17

Remboursement et débours

§ 1. L'expéditeur peut grever la marchandise d'un remboursement jusqu'à concurrence de sa valeur lors de l'acceptation à la gare expéditrice. Le montant du remboursement doit être exprimé dans la monnaie du pays de départ; les tarifs peuvent prévoir des exceptions.

§ 2. Le chemin de fer n'est tenu de payer le remboursement que si le montant en a été versé par le destinataire. Ce montant doit être mis à disposition dans le délai de trente jours à partir de ce versement; des intérêts à cinq pour cent l'an sont dus à dater de l'expiration de ce délai.

§ 3. Si la marchandise a été livrée, en tout ou en partie, au destinataire sans encaissement préalable du remboursement, le chemin de fer doit payer à l'expéditeur le montant du dommage jusqu'à concurrence du montant du remboursement, sauf recours contre le destinataire.

§ 4. L'envoi contre remboursement donne lieu à la perception d'une taxe fixée par les tarifs; cette taxe est due même si le remboursement est annulé ou diminué par une modification du contrat de transport conformément à l'article 30, § 1.

§ 5. Les débours ne sont admis qu'en application des prescriptions en vigueur à la gare expéditrice.

§ 6. Le montant du remboursement et celui des débours doivent être inscrits en chiffres sur la lettre de voiture.

leveransintresset uppgår till. Beloppet skall anges i avsändningslandets mynt, i något annat mynt som anges i tarifferna eller i beräkningsenheter.

§ 2. Avgiften för deklaration av leveransintresse beräknas för hela den ifrågavarande befodringssträckan enligt avsändningsjärnvägens tariffer.

Artikel 17

Efterkrav och förskott

§ 1. Avsändaren får belägga godset med efterkrav intill dess värde vid den tidpunkt då godset tas emot på avsändningsstationen. Efterkravsbeloppet skall anges i avsändningslandets mynt; i tarifferna får dock medges undantag.

§ 2. Järnvägen är skyldig att betala ut efterkravsbeloppet endast om beloppet har betalats av mottagaren. Detta belopp skall ställas till förfogande inom 30 dagar efter det att betalningen har skett; ränta löper med fem procent årligen från fristens utgång.

§ 3. Om godset helt eller delvis har lämnats ut till mottagaren utan att efterkravsbeloppet dessförinnan har betalats, skall järnvägen ersätta avsändaren för skadan, dock högst med efterkravets belopp. Järnvägen har rätt att kräva av mottagaren vad den har betalat.

§ 4. Försändelse mot efterkrav berättigar till debitering av en avgift som fastställs i tarifferna; denna avgift skall erläggas även om efterkravet återkallas eller minskas genom en ändring i fraktavtalet i enlighet med artikel 30 § 1.

§ 5. Förskott får medges endast med tillämpning av de föreskrifter som gäller för avsändningsstationen.

§ 6. Efterkravets och förskottets belopp skall anges i siffror i fraktsedeln.

*Article 18**Responsabilité pour les inscriptions portées sur la lettre de voiture*

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. Si cette place est insuffisante, une mention portée à cette même place par l'expéditeur renverra à l'endroit de la lettre de voiture où se trouve le complément de l'inscription.

*Article 19**Etat, emballage et marquage de la marchandise*

§ 1. Lorsque le chemin de fer accepte au transport une marchandise présentant des signes manifestes d'avarie, il peut exiger que l'état de cette marchandise soit indiqué sur la lettre de voiture.

§ 2. Lorsque, par sa nature, la marchandise exige un emballage, l'expéditeur doit l'emballer de telle sorte qu'elle soit préservée de perte totale ou partielle et d'avarie en cours de transport et qu'elle ne risque pas de porter dommage aux personnes, au matériel ou aux autres marchandises.

L'emballage doit, en outre, être conforme aux prescriptions en vigueur à la gare expéditrice.

§ 3. Si l'expéditeur ne s'est pas conformé aux § 2, le chemin de fer peut soit refuser la marchandise, soit exiger que l'expéditeur reconnaisse, sur la lettre de voiture, l'absence d'emballage ou l'état défectueux de l'emballage en donnant une description exacte de celui-ci.

§ 4. L'expéditeur est responsable de toutes les conséquences de l'absence d'emballage ou de son état défectueux et doit notamment réparer le dommage subi de ce fait par le chemin de fer. A défaut d'inscription portée sur la lettre de voiture, la preuve de l'absence d'emballage ou de son état défectueux incombe au chemin de fer.

*Artikel 18**Ansvar för uppgifterna i fraktsedeln*

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. Om detta utrymme är otillräckligt, skall avsändaren där göra en hänvisning till den plats i fraktsedeln där resten av uppgifterna finns.

*Artikel 19**Godsets tillstånd, förpackning och märkning*

§ 1. När järnvägen till befordran tar emot gods som visar tydliga tecken på skada, får järnvägen fordra att godsets tillstånd anges i fraktsedeln.

§ 2. Om godset är av sådan beskaffenhet att det behöver förpackas, är avsändaren skyldig att förpacka godset på ett sådant sätt att det skyddas mot att gå förlorat helt eller delvis och mot skada under befordringen och att det inte medför risk för skada på person, materiel eller annat gods.

Förpackningen skall dessutom överensstämma med de föreskrifter som gäller på avsändningsstationen.

§ 3. Om avsändaren inte har uppfyllt föreskrifterna i § 2, får järnvägen vägra att ta emot godset eller fordra att avsändaren i fraktsedeln bekräftar att förpackning saknas eller är bristfällig och noggrant anger bristfälligheten.

§ 4. Avsändaren är ansvarig för alla följder av att förpackning saknas eller är bristfällig, och han skall särskilt ersätta den skada som järnvägen tillfogas av denna anledning. Om fraktsedeln inte innehåller någon uppgift här om, ankommer det på järnvägen att visa att förpackning har saknats eller varit bristfällig.

§ 5. Sauf exception prévue dans les tarifs, l'expéditeur d'un envoi de détail doit indiquer sur chaque colis ou sur une étiquette agréée par le chemin de fer, d'une manière claire et de façon indélébile ne permettant aucune confusion et concordant parfaitement avec les inscriptions portées sur la lettre de voiture:

- a) le nom et l'adresse du destinataire,
- b) la gare destinataire.

Les indications sous a) et b) doivent aussi figurer sur chaque élément de chargement des wagons complets expédiés en trafic fermé et devant être transbordés.

Les indications ou étiquettes périmées doivent être rendues illisibles ou enlevées par l'expéditeur.

§ 6. Sauf exception prévue dans les dispositions complémentaires ou dans les tarifs, les marchandises fragiles ou susceptibles de s'éparpiller dans les wagons, ainsi que celles qui pourraient salir ou détériorer les autres marchandises, sont transportées uniquement par wagons complets, à moins qu'elles ne soient emballées ou réunies de telle sorte qu'elles ne puissent se briser, se perdre, en salir ou en détériorer d'autres.

Article 20

Remise au transport et chargement de la marchandise

§ 1. Les opérations de remise au transport de la marchandise sont régies par les prescriptions en vigueur à la gare expéditrice.

§ 2. Le chargement incombe soit au chemin de fer, soit à l'expéditeur, selon les prescriptions en vigueur à la gare expéditrice, à moins que les Règles uniformes ne contiennent d'autres dispositions ou que la lettre de voiture ne mentionne une convention spéciale entre l'expéditeur et le chemin de fer.

Lorsque le chargement incombe à l'expéditeur, celui-ci doit respecter la limite de charge. Si les lignes empruntées comportent des limites de charge différentes, la limite la plus faible est valable pour le parcours total. Les dispositions indiquant les limites de charge à observer sont publiées dans les mêmes formes que les tarifs. Le chemin de

§ 5. Om inte tarifferna medger undantag, skall avsändaren av en styckegodsförsändelse på varje kolli eller på en etikett som har godkänts av järnvägen på ett tydligt och outplånligt sätt som utesluter varje förväxling och som står i fullständig överensstämmelse med uppgifterna i fraktsedeln ange

- a) mottagarens namn och adress,
- b) bestämmelsestationen.

De uppgifterna som avses i a) och b) skall anges även på varje lastenhet i en sådan hel vagnslast i kombinerad järnvägs- och sjötrafik som skall lastas om.

Avsändaren skall göra oläsliga eller avlägsna påskrifter eller etiketter som inte längre är aktuella.

§ 6. Om inte undantag medges i tilläggsbestämmelserna eller tarifferna, befordras gods som är bräckligt eller som lätt skulle kunna spridas i vagnarna samt gods som skulle kunna förorena eller skada annat gods endast som hel vagnslast, såvida godset inte är förpackat eller sammanfogat på ett sådant sätt att det inte kan bräckas, spridas, förorena eller skada annat gods.

Artikel 20

Inlämning och lastning av gods

§ 1. Inlämning av gods till befordran regleras av de föreskrifter som gäller på avsändningsstationen.

§ 2. Lastningen åligger antingen järnvägen eller avsändaren enligt de föreskrifter som gäller på avsändningsstationen, om inte de enhetliga rättsreglerna innehåller andra bestämmelser eller det i fraktsedeln nämns att en särskild överenskommelse har träffats mellan avsändaren och järnvägen.

När lastningen åligger avsändaren, skall denne iaktta bestämmelserna för föreskriven lastgräns. Om de berörda linjerna har olika bestämmelser i detta avseende, gäller den lägsta föreskrivna lastgränsen för hela sträckan. Bestämmelserna om lastgränser offentliggörs i samma ordning som tarifferna. Järnvägen skall på avsändarens begäran un-

fer indique à l'expéditeur, à sa demande, la limite de charge à observer.

§ 3. L'expéditeur est responsable de toutes les conséquences d'un chargement défectueux effectué par lui et doit notamment réparer le dommage subi de ce fait par le chemin de fer. Toutefois, l'article 15 s'applique au paiement des frais occasionnés par la réfection d'un chargement défectueux. La preuve du chargement défectueux incombe au chemin de fer.

§ 4. Les marchandises doivent être transportées en wagons couverts, en wagons découverts, en wagons découverts bâchés ou en wagons spéciaux aménagés, selon les tarifs internationaux, à moins que les Règles uniformes ne contiennent d'autres dispositions à cet égard. S'il n'y a pas de tarifs internationaux ou s'ils ne contiennent pas de dispositions à ce sujet, les prescriptions en vigueur à la gare expéditrice sont valables pour tout le parcours.

§ 5. L'apposition des sceaux sur les wagons est régie par les prescriptions en vigueur à la gare expéditrice.

L'expéditeur doit inscrire sur la lettre de voiture le nombre et la désignation des sceaux qu'il appose sur les wagons.

Article 21

Vérification

§ 1. Le chemin de fer a toujours le droit de vérifier si l'envoi répond aux inscriptions portées sur la lettre de voiture par l'expéditeur et si les dispositions relatives au transport des marchandises admises sous condition ont été respectées.

§ 2. S'il s'agit de la vérification du contenu de l'envoi, l'expéditeur ou le destinataire doit être invité à y assister, selon qu'elle a lieu à la gare expéditrice ou à la gare destinataire. Si l'intéressé ne se présente pas ou si la vérification a lieu en cours de route et à défaut d'autres dispositions dans les lois et règlements de l'Etat où la vérification a lieu, celle-ci doit se faire en présence de deux témoins étrangers au chemin de fer. Celui-ci ne peut cependant procéder à la vérification en cours de route que si cette opération est commandée par les nécessités de l'exploitation ou par

derrätta denne om den lastgräns som skall iakttas.

§ 3. Avsändaren är ansvarig för alla följder av en bristfällig lastning som har utförts av honom och skall bl. a. ersätta den skada som järnvägen tillfogas av denna anledning. Artikel 15 är emellertid tillämplig på betalningen av de kostnader som har förorsakats genom omlastning till följd av bristfällig lastning. Det ankommer på järnvägen att visa att lastningen har varit bristfällig.

§ 4. I enlighet med vad som sägs i de internationella tarifferna skall godset befördas i slutna vagnar, i öppna vagnar med eller utan presenningar eller i särskilt inrättade vagnar, om inte de enhetliga rättsreglerna innehåller andra bestämmelser i detta hänseende. Finns det inte internationella tariffen eller innehåller dessa inte bestämmelser i detta hänseende, tillämpas de föreskrifter som gäller på avsändningsstationen för hela sträckan.

§ 5. Försegling av vagnar med sigill regleras av de föreskrifter som gäller på avsändningsstationen.

Avsändaren skall i fraktsedeln ange antalet och beteckningen för de sigill som han har förseglat vagnarna med.

Artikel 21

Undersökning

§ 1. Järnvägen har alltid rätt att undersöka om försändelsen svarar mot de uppgifter som avsändaren har fört in i fraktsedeln och om bestämmelserna rörande befordran av föremål som tas emot på vissa villkor har iakttagits.

§ 2. Om en undersökning skall göras av försändelsens innehåll, skall avsändaren eller mottagaren anmodas att närvara vid undersökningen, beroende på om undersökningen äger rum på avsändningsstationen eller på bestämmelsestationen. Om denne inte infinner sig eller undersökningen äger rum under vägen och några andra bestämmelser inte finns i lag eller annan författning i den stat i vilken undersökningen äger rum, skall undersökningen göras i närvaro av två vittnen som inte är knutna till järnvägen. Järnvägen får dock företa en undersökning under vägen en-

les prescriptions des douanes ou d'autres autorités administratives.

§ 3. Le résultat de la vérification des inscriptions portées sur la lettre de voiture doit être mentionné sur celle-ci. Si la vérification a lieu à la gare expéditrice, le résultat doit également être mentionné sur le duplicata de la lettre de voiture, lorsqu'il est détenu par le chemin de fer.

Si l'envoi ne répond pas aux inscriptions portées sur la lettre de voiture ou si les dispositions relatives au transport des marchandises admises sous condition n'ont pas été respectées, les frais occasionnés par la vérification grèvent la marchandise, à moins qu'ils n'aient été payés immédiatement.

Article 22

Constatacion de la masse et du nombre des colis

§ 1. Les prescriptions en vigueur dans chaque Etat déterminent les conditions dans lesquelles le chemin de fer doit constater la masse de la marchandise ou le nombre des colis, ainsi que la tare réelle des wagons.

Le chemin de fer doit mentionner sur la lettre de voiture le résultat de ces constatations.

§ 2. Si un pesage opéré par le chemin de fer après la conclusion du contrat de transport fait apparaître une différence, la masse constatée par la gare expéditrice ou, à défaut, la masse déclarée par l'expéditeur reste déterminante pour le calcul du prix de transport :

- a) si la différence est manifestement due à la nature de la marchandise ou aux influences atmosphériques ou
- b) si ce pesage est effectué sur pont-bascule et ne fait pas apparaître une différence supérieure à deux pour cent de la masse constatée par la gare expéditrice ou, à défaut, de celle déclarée par l'expéditeur.

dast om detta är nödvändigt från trafiksynpunkt eller på grund av tullmyndigheters eller andra förvaltningsmyndigheters föreskrifter.

§ 3. Resultatet av undersökningen huruvida uppgifterna i fraktsedeln är riktiga skall antecknas i denna. När undersökningen äger rum på avsändningsstationen, skall en anteckning göras även på fraktsedelsdubblen, om järnvägen förfogar över denna.

För det fall att försändelsen inte svarar mot uppgifterna i fraktsedeln eller bestämmelserna rörande befordran av gods som tas emot på vissa villkor inte har iakttagits, skall kostnaderna för undersökningen påföras godset, om de inte betalas omedelbart.

Artikel 22

Fastställande av kollins antal och vikt

§ 1. Järnvägens skyldighet att fastställa godsets vikt eller kolliantalet och vagnarnas faktiska egenvikt regleras av de föreskrifter som gäller i varje stat.

Järnvägen är skyldig att i fraktsedeln uppge vad den har fastställt i dessa hänseenden.

§ 2. Om en vägning som järnvägen har företagit efter det att befordringavtalet slöts visar en skillnad, skall den vikt som har fastställts av avsändningsstationen eller, om denna station inte har fastställt vikten, den vikt som har angetts av avsändaren vara avgörande för fraktberäkningen i följande fall:

- a) om skillnaden uppenbarligen beror på godsets art eller på inflytande av väderleken eller
- b) om vägningen har verkställts på vagnvåg och inte utvisar större skillnad än två procent av den vikt som har fastställts av avsändningsstationen eller, om denna station inte har fastställt vikten, av den vikt som har angetts av avsändaren.

*Article 23**Surcharge*

§ 1. Quand la surcharge d'un wagon est constatée par la gare expéditrice ou par une gare intermédiaire, l'excédent de charge peut être retiré du wagon, même si aucune surtaxe ne doit être perçue. Le cas échéant, l'expéditeur ou, en cas de modification du contrat de transport conformément à l'article 31, le destinataire est invité sans délai à donner des instructions concernant l'excédent de charge.

§ 2. Sans préjudice du paiement des surtaxes prévues à l'article 24, la surcharge est taxée, pour le parcours effectué, d'après le prix de transport appliqué au chargement principal. En cas de déchargement de l'excédent de charge, les frais de cette opération sont perçus d'après les tarifs du chemin de fer qui l'effectue.

Si l'ayant droit prescrit d'expédier l'excédent de charge à la gare destinataire du chargement principal, à une autre gare destinataire ou de le renvoyer à la gare expéditrice, il est traité comme un envoi distinct.

*Article 24**Surtaxes*

§ 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;

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;

*Artikel 23**Överlast*

§ 1. När överlast på en vagn fastställs av avsändningsstationen eller av en station under vägen, får överlasten lossas även om någon tilläggsfrakt inte får tas ut. I förekommande fall skall avsändaren eller, om befordringsavtalet har ändrats i enlighet med artikel 31, mottagaren utan dröjsmål anmodas att ge anvisningar om överlasten.

§ 2. Frakten för överlasten för den sträcka över vilken den har befordrats beräknas efter den tariff som tillämpas för huvudlasten, utan att järnvägen därigenom förlorar den rätt att ta ut tilläggsfrakt som kan föreligga enligt artikel 24. Om överskjutande last lastas av, tas avgifterna för detta arbete ut enligt de tariffen som gäller för den järnväg som utför avlastningen.

Om den som har rätt till godset föreskriver att den överskjutande lasten skall sändas till huvudlastens bestämmelsestation, till en annan bestämmelsestation eller tillbaka till avsändningsstationen, skall den behandlas som en särskild sändning.

*Artikel 24**Tilläggsfrakt*

§ 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;

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

c) une surtaxe égale au double de la différence :

1. entre le prix de transport qui aurait dû être perçu depuis la gare expéditrice jusqu'à la gare destinataire et celui qui a été calculé, en cas de désignation irrégulière, inexacte ou incomplète de marchandises non prévues sous a), ou en général en cas de désignation pouvant faire bénéficier l'envoi d'un tarif plus réduit que celui qui est effectivement applicable :

2. entre le prix de transport de la masse déclarée et celui de la masse constatée, en cas d'indication d'une masse inférieure à la masse réelle.

Lorsqu'un envoi est constitué par des marchandises taxées à des prix différents et que la masse de chacune d'elles peut être déterminée sans difficulté, la surtaxe est calculée d'après la taxe applicable à chacune des marchandises, si ce mode de calcul fait ressortir une surtaxe plus réduite.

§ 2. S'il y a, pour un même wagon, indication d'une masse inférieure à la masse réelle et surcharge, les surtaxes relatives à ces deux infractions sont perçues cumulativement.

§ 3. Les surtaxes grèvent la marchandise, quel que soit le lieu où ont été constatés les faits qui justifient leur perception.

§ 4. Le montant des surtaxes et le motif de leur perception doivent être mentionnés sur la lettre de voiture.

§ 5. Aucune surtaxe ne peut être perçue en cas :

a) d'indication inexacte de la masse, lorsque le pesage par le chemin de fer est obligatoire d'après les prescriptions en vigueur à la gare expéditrice :

b) d'indication inexacte de la masse ou en cas de surcharge, si l'expéditeur a demandé dans la lettre de voiture que le pesage soit fait par le chemin de fer :

c) de surcharge occasionnée au cours du transport par des influences atmosphériques, s'il est prouvé que le chargement du wagon ne dépassait pas la limite de charge lors de la remise au transport :

d) d'augmentation de la masse survenue pendant le transport, sans qu'il y ait surcharge, s'il est prouvé que cette augmentation est due à des influences atmosphériques :

c) tilläggsfrakt utgår med dubbla skillnaden :

1. mellan den frakt som skulle ha tagits ut från avsändningsstationen till bestämmelsestationen och den frakt som har beräknats när beskrivningen av annat gods än sådant som avses under a) är oriktig, otydlig eller ofullständig eller annars när beskrivningen kan leda till att frakten för försändelsen beräknas efter en billigare tariff än den som faktiskt är tillämplig :

2. mellan frakterna för den uppgivna och den fastställda vikten, om en lägre vikt än den verkliga har uppgetts.

När en sändning består av flera godsslag för vilka gäller olika fraktsatser och vikten utan svårighet kan fastställas för vart och ett av dem, beräknas tilläggsfrakten efter den fraktsats som är tillämplig på varje godsslag för sig, om denna beräkning leder till en lägre tilläggsfrakt.

§ 2. Om det i fråga om samma vagn förekommer både en för låg viktuppgift och överlast, tas tilläggsfrakt ut för båda överträdelserna.

§ 3. Tilläggsfrakterna påförs godset oavsett var de omständigheter har fastställts som berättigar att sådana avgifter tas ut.

§ 4. Tilläggsfrakternas belopp och orsaken till att de tas ut skall anges i fraktsedeln.

§ 5. Tilläggsfrakt får inte tas ut :

a) om oriktig vikt har uppgetts för gods som järnvägen är skyldig att väga enligt de föreskrifter som gäller på avsändningsstationen :

b) om oriktig vikt har uppgetts eller överlastning har skett och avsändaren i fraktsedeln har begärt att godset vägs genom järnvägens försorg :

c) om överlast har uppkommit under befordringen genom väderlekens inverkan och det visas att lasten inte översteg lastgränsen när den lämnades till befordran :

d) om vikten har ökat under transporten utan att lastgränsen har överskridits, och det visas att ökningen beror på väderlekens inverkan :

e) d'indication inexacte de la masse sans qu'il y ait surcharge, lorsque la différence entre la masse inscrite sur la lettre de voiture et celle constatée ne dépasse pas trois pour cent de la masse déclarée;

f) de surcharge d'un wagon, lorsque le chemin de fer n'a ni publié, ni indiqué à l'expéditeur la limite de charge d'une manière qui lui permette de l'observer.

Article 25

Pièces pour les formalités administratives. Fermeture par la douane

§ 1. L'expéditeur doit joindre à la lettre de voiture les pièces nécessaires à l'accomplissement, avant la livraison de la marchandise, des formalités exigées par les douanes ou d'autres autorités administratives. Ces pièces doivent concerner uniquement les marchandises faisant l'objet d'une même lettre de voiture, à moins que les prescriptions des douanes ou d'autres autorités administratives ou les tarifs n'en disposent autrement.

Cependant, lorsque ces pièces ne sont pas jointes à la lettre de voiture ou si elles doivent être fournies par le destinataire, l'expéditeur doit inscrire sur la lettre de voiture la gare, le bureau de douane ou de toute autre autorité où les pièces respectives seront mises à la disposition du chemin de fer et où les formalités doivent être remplies. Si l'expéditeur assiste lui-même aux formalités exigées par les douanes ou d'autres autorités administratives ou s'y fait représenter par un mandataire, il suffit que ces pièces soient présentées lors des dites formalités.

§ 2. Le chemin de fer n'est pas tenu d'examiner si les pièces fournies sont suffisantes et exactes.

§ 3. L'expéditeur est responsable envers le chemin de fer de tout dommage résultant de l'absence, de l'insuffisance ou de l'irrégularité de ces pièces, sauf le cas de faute du chemin de fer.

Le chemin de fer est responsable, en cas de faute, des conséquences de la perte, du défaut d'utilisation ou de l'utilisation irrégulière des pièces énumérées sur la lettre de voiture qui accompagnent celle-ci, ou qui lui ont été confiées; toutefois, l'indemnité éventuelle ne

e) om oriktig vikt har uppgetts utan att lastgränsen har överskridits, när skillnaden mellan den vikt som har uppgetts i fraktsedeln och den fastställda vikten inte överstiger tre procent av den angivna vikten;

f) om en vagn har överlastats och järnvägen varken har offentliggjort lastgränsen eller upplyst avsändaren om denna så att det har varit möjligt för honom att iaktta den.

Artikel 25

Handlingar i anledning av administrativa föreskrifter. Tulljörsegling

§ 1. Avsändaren skall till fraktsedeln foga de handlingar som behövs för att de åtgärder som krävs av tullmyndigheter eller andra förvaltningsmyndigheter skall kunna vidtas innan godset lämnas till mottagaren. Dessa handlingar får avse endast det gods som är upptaget på en och samma fraktsedel, om inte något annat har föreskrivits av tullmyndigheter eller andra förvaltningsmyndigheter eller i tariffen.

Om dessa handlingar inte har fogats till fraktsedeln eller om de skall tillhandahållas av mottagaren, skall avsändaren dock i fraktsedeln ange den station, den tullkammare eller annan myndighet där handlingarna kommer att ställas till järnvägens förfogande och där åtgärderna skall vidtas. Om avsändaren själv eller genom ombud är närvarande när de åtgärder vidtas som krävs av tullmyndigheterna eller andra förvaltningsmyndigheter, är det tillräckligt att handlingarna företes i samband därmed.

§ 2. Järnvägen är inte skyldig att undersöka om de avlämnade handlingarna är fullständiga och riktiga.

§ 3. Avsändaren är ansvarig gentemot järnvägen för skada som uppstår till följd av att de ifrågavarande handlingarna saknas, är ofullständiga eller oriktiga, om felet inte föreligger på järnvägens sida.

Om felet föreligger på järnvägens sida, är järnvägen ansvarig för följderna av att de handlingar som nämns i fraktsedeln och åtföljer denna eller som har anförtrotts järnvägen går förlorade, inte kommer till användning eller används på ett oriktigt sätt; ett

doit jamais excéder celle prévue en cas de perte de la marchandise.

§ 4. L'expéditeur doit se conformer aux prescriptions des douanes ou d'autres autorités administratives au sujet de l'emballage et du bâchage des marchandises. Si l'expéditeur n'a pas emballé ou bâché les marchandises conformément à ces prescriptions, le chemin de fer peut y pourvoir; les frais consécutifs grèvent la marchandise.

§ 5. Le chemin de fer peut refuser les envois dont les sceaux apposés par les douanes ou d'autres autorités administratives sont endommagés ou défectueux.

Article 26

Accomplissement des formalités administratives

§ 1. En cours de route, les formalités exigées par les douanes ou d'autres autorités administratives sont accomplies par le chemin de fer. Néanmoins, celui-ci peut en confier le soin à un mandataire.

§ 2. Dans l'accomplissement de ces formalités, le chemin de fer répond de sa faute ou de celle de son mandataire; toutefois, l'indemnité éventuelle ne doit jamais excéder celle prévue en cas de perte de la marchandise.

§ 3. L'expéditeur, par une inscription portée sur la lettre de voiture, ou le destinataire qui donne un ordre conformément à l'article 31, peut demander:

a) d'assister lui-même à ces formalités ou de s'y faire représenter par un mandataire, pour fournir tous renseignements et formuler toutes observations utiles;

b) d'accomplir lui-même ces formalités ou de les faire accomplir par un mandataire, dans la mesure où les lois et règlements de l'Etat où elles doivent s'effectuer le permettent;

c) de procéder au paiement des droits de douane et autres frais, lorsque lui-même ou son mandataire assiste aux formalités ou les accomplit, dans la mesure où les lois et règle-

eventuellement skadestånd får dock aldrig överstiga vad som skulle ha utgått, om godset hade gått förlorat.

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

§ 5. Järnvägen får vägra att ta emot försändelser, om de plomberingar som har anbringats av tullmyndigheter eller andra förvaltningsmyndigheter är skadade eller bristfälliga.

Artikel 26

Fullgörande av förvaltningsmyndigheters föreskrifter

§ 1. När godset är under befordran, skall de åtgärder som krävs av tullmyndigheter eller andra förvaltningsmyndigheter vidtas av järnvägen. Järnvägen får dock anförtro denna uppgift åt ett ombud.

§ 2. När dessa åtgärder vidtas, ansvarar järnvägen för de fel som den eller dess ombud begår: ett eventuellt skadestånd får dock aldrig överstiga vad som skulle ha utgått, om godset hade gått förlorat.

§ 3. Avsändaren kan genom anteckning i fraktsedeln eller mottagaren kan genom en anvisning enligt artikel 31 begära:

a) att själv eller genom ombud få vara närvarande när dessa åtgärder vidtas för att lämna upplysningar och framställa lämpliga erinringar;

b) att själv eller genom ombud få vidta dessa åtgärder, i den mån detta är tillåtet enligt lag eller annan författning i den stat där åtgärderna skall vidtas;

c) att få betala tullavgifter och andra kostnader, om han eller hans ombud är närvarande när åtgärderna vidtas eller själv vidtar dem, i den mån betalningen är tillåten enligt

ments de l'Etat où elles s'effectuent permettent ce paiement.

Ni l'expéditeur, ni le destinataire qui a le droit de disposition, ni leur mandataire ne peuvent prendre possession de la marchandise.

§ 4. Si l'expéditeur a désigné, pour l'accomplissement des formalités, une gare où les prescriptions en vigueur ne permettent pas de les accomplir, ou bien s'il a prescrit, pour ces formalités, tout autre mode de procéder qui ne peut pas être exécuté, le chemin de fer opère de la façon qui lui paraît être la plus favorable aux intérêts de l'ayant droit et fait connaître à l'expéditeur les mesures prises.

Si l'expéditeur a utilisé dans la lettre de voiture une mention d'affranchissement englobant les droits de douane, le chemin de fer peut accomplir les formalités douanières à son choix soit en cours de route, soit à la gare destinataire.

§ 5. Sous réserve de l'exception prévue au § 4, deuxième alinéa, le destinataire peut accomplir les formalités douanières à la gare destinataire pourvue d'un bureau de douane, si le dédouanement à l'arrivée est demandé dans la lettre de voiture ou si, en l'absence de cette demande, la marchandise arrive sous régime de douane. Le destinataire peut également accomplir ces formalités à la gare destinataire non pourvue d'un bureau de douane, si les lois et règlements de l'Etat le permettent ou s'il y a une autorisation préalable du chemin de fer et de la douane. L'exercice de l'un de ces droits implique le paiement préalable des frais grevant la marchandise.

Toutefois, le chemin de fer peut procéder conformément au § 4 si le destinataire n'a pas retiré la lettre de voiture dans le délai prévu par les prescriptions en vigueur à la gare destinataire.

Article 27

Délais de livraison

§ 1. Les délais de livraison sont fixés par des accords conclus entre les chemins de fer participant au transport ou par les tarifs internationaux applicables depuis la gare expédi-

lag eller annan författning i den stat där åtgärderna skall vidtas.

Varken avsändaren eller en mottagare som har rätt att förfoga över godset eller ett ombud för någon av dem får ta godset i besittning.

§ 4. Om avsändaren har angett en station där dessa åtgärder skall vidtas och de föreskrifter som gäller på den stationen inte tillåter att avsändarens anvisning följs eller om han för dessa åtgärder har lämnat andra anvisningar som inte kan följas, skall järnvägen förfara på det sätt som den anser vara förmanligast för den som har rätt till godset samt underrätta avsändaren om de vidtagna åtgärderna.

Om avsändaren i fraktsedeln har fört in en betalningsföreskrift som omfattar tullavgifterna, kan järnvägen efter eget val ombesörja tullklareringen under befordringen eller på bestämmelsestationen.

§ 5. Med undantag av det fall som anges i § 4 andra stycket kan mottagaren ombesörja tullklareringen på en bestämmelsestation med tullkammare, om det i fraktsedeln begärs att förtullning skall ske vid framkomsten eller, när en sådan begäran saknas, om godset kommer dit under tullkontroll. Mottagaren kan också ombesörja klareringen på en bestämmelsestation utan tullkammare, om detta är tillåtet enligt lag eller annan författning i den staten eller om detta har godkänts i förväg av järnvägen och tullmyndigheten. För att dessa rättigheter skall få utövas, måste de kostnader som belastar godset ha betalats dessförinnan.

Järnvägen kan dock förfara enligt § 4, om mottagaren inte har övertagit fraktsedeln inom den frist som anges i de föreskrifter som gäller på bestämmelsestationen.

Artikel 27

Leveransfrister

§ 1. Leveransfristerna fastställs genom avtal mellan de järnvägar som deltar i befordringen eller genom de internationella tariffier som är tillämpliga från avsändnings- till be-

trice jusqu'à la gare destinataire. Pour certains trafics particuliers et sur certaines relations, ces délais peuvent également être établis sur la base des plans de transport applicables entre les chemins de fer intéressés; dans ce cas, ils doivent être repris dans des tarifs internationaux ou des conventions spéciales, qui prévoient éventuellement les dérogations aux §§ 3 à 9 ci-dessous.

Tous ces délais ne peuvent être supérieurs à ceux résultant des paragraphes suivants.

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

- a) pour les wagons complets :
 - 1° en grande vitesse :
 - délai d'expédition 12 heures;
 - délai de transport, par fraction indivisible de 400 km 24 heures;
 - 2° en petite vitesse :
 - délai d'expédition 24 heures;
 - délai de transport, par fraction indivisible de 300 km 24 heures;
- b) pour les envois de détail :
 - 1° en grande vitesse :
 - délai d'expédition 12 heures;
 - délai de transport, par fraction indivisible de 300 km 24 heures;
 - 2° en petite vitesse :
 - 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 de transport est calculé sur la distance totale entre la gare expéditrice et la gare destinataire. Le délai d'expédition n'est compté qu'une seule fois, quel que soit le nombre des réseaux empruntés.

§ 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 :

stämmelestationen. För viss enskild trafik och för vissa förbindelser kan fristerna även fastställas på grundval av de befordringsplaner som tillämpas mellan de berörda järnvägarna; i så fall skall de tas upp också i de internationella tarifferna eller i särskilda överenskommelser som kan föreskriva avvikelser från §§ 3–9.

Dessa frister får inte vara längre än de frister som anges i de följande bestämmelserna.

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

- a) för hela vagnslaster:
 - 1. som ilgods:
 - expedieringsfrist 12 timmar;
 - befordringsfrist, för varje påbörjad sträcka av 400 km 24 timmar;
 - 2. som fraktgods:
 - expedieringsfrist 24 timmar;
 - befordringsfrist, för varje påbörjad sträcka av 300 km 24 timmar;
- b) för styckegodssändningar:
 - 1. som ilgods:
 - expedieringsfrist 12 timmar;
 - befordringsfrist, för varje påbörjad sträcka av 300 km 24 timmar;
 - 2. som fraktgods:
 - expedieringsfrist 24 timmar;
 - befordringsfrist, för varje påbörjad sträcka av 200 km 24 timmar.

Samtliga avstånd avser tariffkilometer.

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

§ 4. Järnvägen får fastställa tillägsfrister 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° une ligne ou un réseau non équipé pour le traitement rapide des envois.

2° un raccordement reliant deux lignes d'un même réseau ou de réseaux différents,

3° une ligne secondaire,

4° des lignes dont l'écartement des rails est différent.

5° la mer ou les voies navigables intérieures,

6° une route s'il n'existe pas de liaison ferroviaire;

c) envois taxés à des tarifs intérieurs spéciaux ou exceptionnels à prix réduits;

d) circonstances extraordinaires de nature à déterminer un développement anormal du trafic ou des difficultés anormales pour l'exploitation.

§ 5. Les délais supplémentaires prévus sous § 4 a) à c) doivent figurer dans les tarifs ou dans les prescriptions dûment publiées dans chaque Etat.

Ceux prévus sous § 4 d) doivent être publiés et ne peuvent entrer en vigueur avant leur publication.

§ 6. Le délai de livraison commence à courir à minuit après l'acceptation au transport de la marchandise. Toutefois, pour les envois en grande vitesse, le délai commence à courir vingt-quatre heures plus tard lorsque le jour qui suit celui de l'acceptation est un dimanche ou un jour férié légal et lorsque la gare expéditrice n'est pas ouverte, pour les envois en grande vitesse, ce dimanche ou ce jour férié.

§ 7. Sauf faute imputable au chemin de fer, le délai de livraison est prolongé de la durée du séjour nécessité par:

a) la vérification conforme aux articles 21 et 22, § 1, qui fait apparaître des différences par rapport aux inscriptions portées sur la lettre de voiture;

b) l'accomplissement des formalités exigées par les douanes ou d'autres autorités administratives;

c) la modification du contrat de transport conformément aux articles 30 ou 31;

1. över en linje eller ett nät som inte har utrustats för snabb behandling av sändningarna.

2. över en bana som förenar två linjer inom samma eller olika järnvägsnät,

3. över en linje som är av underordnad betydelse,

4. över en linje med avvikande spårvidd,

5. över hav eller på inre vattenvägar.

6. på landsväg, om någon järnvägsförbindelse inte finns;

c) för sändningar som fraktberäknas efter lokala specialtariffer eller undantagstariffer med nedsatta fraktsatser;

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

§ 5. De tilläggsfrister som avses i § 4 a)–c) skall anges i tarifferna eller i de föreskrifter som offentliggörs i varje stat.

Sådana frister som avses i § 4 d) skall offentliggöras och får inte träda i kraft förrän de har offentliggjorts.

§ 6. Leveransfristen börjar löpa vid midnatt efter det att godset har tagits emot till befordran. I fråga om ilgodssändningar börjar dock fristen löpa tjugofyra timmar senare, om dagen efter den dag då godset togs emot till befordran är en söndag, en helgdag eller en dag som jämställs med helgdag och avsändningsstationen inte är öppen för ilgodssändningar denna söndag eller helgdag.

§ 7. Om inte något fel föreligger på järnvägens sida, förlängs leveranstiden med den tid som behövs

a) för en undersökning enligt artiklarna 21 och 22 § 1, om det därvid upptäckts avvikelser från uppgifterna i fraktsedeln;

b) för de åtgärder som krävs av tullmyndigheter eller andra förvaltningsmyndigheter;

c) till följd av att befodringsavtalet ändras enligt artikel 30 eller 31;

d) les soins spéciaux à donner à la marchandise;

e) le transbordement ou la réfection d'un chargement défectueux effectué par l'expéditeur;

f) toute interruption de trafic empêchant temporairement de commencer ou de continuer le transport.

La cause et la durée de ces prolongations doivent être mentionnées dans la lettre de voiture. Le cas échéant, elles peuvent être prouvées par d'autres moyens.

§ 8. Le délai de livraison est suspendu pour :

a) la petite vitesse, les dimanches et jours fériés légaux;

b) la grande vitesse, les dimanches et certains jours fériés légaux lorsque, dans un Etat, les prescriptions en vigueur prévoient pour ceux-ci une suspension du délai de livraison en trafic ferroviaire intérieur;

c) la grande et la petite vitesse, les samedis lorsque, dans un Etat, les prescriptions en vigueur prévoient pour ceux-ci une suspension du délai de livraison en trafic ferroviaire intérieur.

§ 9. Lorsque le délai de livraison doit prendre fin après l'heure de fermeture de la gare destinataire, l'expiration en est reportée deux heures après l'heure de la prochaine ouverture de la gare.

En outre, pour les envois en grande vitesse, lorsque le délai de livraison doit prendre fin un dimanche ou un jour férié définis au § 8b), l'expiration en est reportée à l'heure correspondante du premier jour ouvrable suivant.

§ 10. Le délai de livraison est observé si, avant son expiration :

a) l'arrivée de la marchandise est notifiée et celle-ci tenue à la disposition du destinataire, lorsqu'il s'agit d'envois livrables en gare et faisant l'objet d'un avis d'arrivée;

b) la marchandise est tenue à la disposition du destinataire, lorsqu'il s'agit d'envois livrables en gare et ne faisant pas l'objet d'un avis d'arrivée;

c) la marchandise est mise à la disposition du destinataire, lorsqu'il s'agit d'envois livrables en dehors des gares.

d) för att ombesörja särskild vård av godset;

e) för att lasta om eller rätta till en last som har lastats bristfälligt av avsändaren;

f) till följd av ett avbrott i driften, som tillfälligt hindrar att befordringen börjar eller fortsätter.

Orsaken till och omfattningen av dessa förlängningar skall anges i fraktsedeln. I förekommande fall kan de styrkas på något annat sätt.

§ 8. Leveransfristen avbryts

a) för fraktgods söndagar, helgdagar och dagar som jämställs med helgdagar;

b) för ilgods söndagar, vissa helgdagar och dagar som jämställs med helgdagar, när det i de bestämmelser som gäller i en stat föreskrivs att leveransfristen i inrikes järnvägstrafik skall avbrytas dessa dagar;

c) för ilgods och fraktgods lördagar, när det i de bestämmelser som gäller i en stat föreskrivs att leveransfristen skall avbrytas lördagar i inrikes järnvägstrafik.

§ 9. När leveransfristen går ut efter bestämmelsestationens stängningstid, framflyttas fristens utgång till två timmar efter det att stationen åter öppnas.

Om leveransfristen för ilgodssändningar går ut en sådan sö- eller helgdag som avses i § 8b), framflyttas fristens utgång till samma klockslag nästföljande vardag.

§ 10. Leveransfristen är iakttagen om, innan fristen har gått ut:

a) godsets ankomst har meddelats och godset har ställts till mottagarens förfogande, när det gäller en sändning som skall lämnas ut på en station och om vars ankomst meddelande skall lämnas;

b) godset har ställts till mottagarens förfogande, när det gäller en sändning som skall lämnas ut på en station men om vars ankomst något meddelande inte behöver lämnas;

c) godset har ställts till mottagarens förfogande, när det gäller en sändning som skall lämnas ut utanför en station.

Article 28

Livraison

§ 1. Le chemin de fer doit remettre la lettre de voiture et livrer la marchandise au destinataire, à la gare destinataire, contre décharge et paiement des créances du chemin de fer mises à la charge du destinataire.

L'acceptation de la lettre de voiture oblige le destinataire à payer au chemin de fer le montant des créances mises à sa charge.

§ 2. Sont assimilés à la livraison au destinataire, lorsqu'ils sont effectués conformément aux prescriptions en vigueur à la gare destinataire :

a) la remise de la marchandise aux autorités de douane ou d'octroi dans leurs locaux d'expédition ou dans leurs entrepôts, lorsque ceux-ci ne se trouvent pas sous la garde du chemin de fer.

b) l'entreposage auprès du chemin de fer de la marchandise ou son dépôt chez un commissionnaire-expéditeur ou dans un entrepôt public.

§ 3. Les prescriptions en vigueur à la gare destinataire ou les conventions avec le destinataire déterminent si le chemin de fer a le droit ou l'obligation de lui remettre la marchandise ailleurs qu'à la gare destinataire, soit sur embranchement particulier, soit à son domicile, soit dans un dépôt du chemin de fer. Si celui-ci remet ou fait remettre la marchandise sur un embranchement particulier, à domicile ou dans un dépôt, la livraison est réputée effectuée au moment de cette remise. Sauf convention contraire entre le chemin de fer et l'utilisateur d'un embranchement particulier, les opérations effectuées par le chemin de fer, pour le compte et sous la direction de cet utilisateur, ne sont pas couvertes par le contrat de transport.

§ 4. Après l'arrivée de la marchandise à la gare destinataire, le destinataire peut demander au chemin de fer de lui remettre la lettre de voiture et de lui livrer la marchandise.

Si la perte de la marchandise est établie ou si la marchandise n'est pas arrivée à l'expiration du délai prévu à l'article 39, § 1, le destinataire peut faire valoir en son propre nom,

Artikel 28

Utlämnande av gods

§ 1. Järnvägen skall på bestämelsestationen lämna ut fraktsedeln och godset till mottagaren mot kvitto på mottagandet och mot betalning av de av järnvägens fordringar som har påförts mottagaren.

Mottagandet av fraktsedeln medför förpliktelse för mottagaren att till järnvägen betala de belopp som har påförts honom.

§ 2. Om följande åtgärder vidtas enligt de föreskrifter som gäller på bestämelsestationen, jämställs de med utlämnande till mottagaren:

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

b) godset läggs upp till förvaring hos järnvägen eller lämnas till en speditör eller ett offentligt lagerhus för förvaring.

§ 3. De föreskrifter som gäller på bestämelsestationen eller de avtal som ingåtts med mottagaren bestämmer om järnvägen har rätt eller skyldighet att överlämna godset till denne på någon annan plats än på bestämelsestationen, antingen på ett privat anslutnings-spår eller i mottagarens bostad eller på något av järnvägens upplag. Om järnvägen överlämnar eller låter överlämna godset på ett enskilt anslutningsspår, hemma hos mottagaren eller på ett upplag, anses godset utlämnat vid detta överlämnande. Om något annat inte har överenskommit mellan järnvägen och den som utnyttjar ett enskilt anslutningsspår, omfattar befodringsavtalet inte de åtgärder för överlämnande som järnvägen har vidtagit för dennes räkning och under dennes ledning.

§ 4. Sedan godset har kommit fram till bestämelsestationen, kan mottagaren fordra att järnvägen lämnar ut fraktsedeln och godset till honom.

Om förlust av godset har fastställts eller om godset inte kommit fram vid utgången av den frist som avses i artikel 39 § 1, kan mottagaren i eget namn göra sina rättigheter på

à l'encontre du chemin de fer, les droits qui résultent pour lui du contrat de transport.

§ 5. L'ayant droit peut refuser l'acceptation de la marchandise, même après réception de la lettre de voiture et paiement des frais, tant qu'il n'a pas été procédé aux vérifications qu'il a requises en vue de constater un dommage allégué.

§ 6. Pour le surplus, la livraison de la marchandise est effectuée conformément aux prescriptions en vigueur à la gare destinataire.

Article 29

Rectification des perceptions

§ 1. En cas d'application irrégulière d'un tarif ou d'erreur dans le calcul ou la perception des 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 4 unités de compte par lettre de voiture. La restitution est effectuée d'office.

§ 2. Le paiement au chemin de fer des moins-perçus incombe à l'expéditeur si la lettre de voiture n'est pas retirée. Lorsque la lettre de voiture a été acceptée par le destinataire ou le contrat de transport modifié conformément à l'article 31, l'expéditeur n'est tenu au paiement d'un moins-perçu que dans la mesure où celui-ci porte sur les frais à sa charge en vertu de la mention d'affranchissement utilisée dans la lettre de voiture. Le complément du moins-perçu est à la charge du destinataire.

§ 3. Les sommes dues en vertu de cet article portent intérêt à cinq pour cent l'an à partir du jour de la réception de la mise en demeure de payer ou du jour de la réclamation prévue à l'article 53 ou, s'il n'y a eu ni mise en demeure ni réclamation, du jour de la demande en justice.

Si l'ayant droit ne remet pas au chemin de fer, dans un délai convenable qui lui est fixé, les pièces justificatives nécessaires pour la liquidation définitive de la réclamation, les intérêts ne courent pas entre l'expiration du délai fixé et la remise effective des pièces.

grund av fraktavtalet gällande gentemot järnvägen.

§ 5. Den som har rätt till godset kan vägra att ta emot det, även efter det att han har erhållit fraktsedeln och betalat kostnaderna, så länge en undersökning som han har begärt för att fastställa en påstådd skada inte har utförts.

§ 6. I övrigt sker utlämningen av gods enligt de föreskrifter som gäller på bestämlestationen.

Artikel 29

Rättelse av uttagna avgifter

§ 1. Om en tariff har tillämpats oriktigt eller något fel har gjorts när någon avgift 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 fyra beräkningsenheter per fraktsedel. Återbetalningen skall ske utan anfordran.

§ 2. När en avgift har uppburits med ett för litet belopp, åligger det avsändaren att betala det felande beloppet, om fraktsedeln inte har lösts ut från järnvägen. När fraktsedeln har godkänts av mottagaren eller befördringsavtalet har ändrats enligt artikel 31, är avsändaren skyldig att betala ett för litet uttaget belopp endast i den mån detta avser kostnader som han skall betala enligt betalningsföreskrifterna i fraktsedeln. Det åligger mottagaren att betala återstående belopp.

§ 3. De belopp som skall betalas enligt denna artikel löper med fem procent årlig ränta från den dag då anmodan om betalning togs emot eller krav framställdes enligt artikel 53 eller, om varken anmodan eller krav har framställts, från den dag då talan väcktes vid domstol.

Om den som är berättigad till återbetalning inte inom en skälig frist som har fastställts för honom till järnvägen överlämnar de handlingar som den behöver för att kunna slutföra behandlingen av hans krav, utgår inte ränta för tiden från fristens utgång till dess att handlingarna har överlämnats.

TITRE III MODIFICATION DU CONTRAT DE TRANSPORT

Article 30

Modification par l'expéditeur

§ 1. L'expéditeur peut, par des ordres ultérieurs, modifier le contrat de transport en prescrivant:

- a) le retrait de la marchandise à la gare expéditrice,
- b) l'arrêt de la marchandise en cours de route,
- c) l'ajournement de la livraison de la marchandise,
- d) la livraison de la marchandise à une personne autre que le destinataire inscrit sur la lettre de voiture,
- e) la livraison de la marchandise à une gare autre que la gare destinataire inscrite sur la lettre de voiture,
- f) le renvoi de la marchandise à la gare expéditrice,
- g) l'établissement d'un remboursement,
- h) l'augmentation, la diminution ou l'annulation d'un remboursement,
- i) la mise à sa charge de frais d'un envoi non affranchi ou l'augmentation de ceux pris en charge conformément à l'article 15, § 2.

Les tarifs du chemin de fer expéditeur peuvent prévoir que les ordres visés sous g) à i) ne sont pas admis.

Les dispositions complémentaires ou les tarifs internationaux en vigueur entre les chemins de fer participant au transport peuvent admettre des ordres non énumérés ci-dessus.

En aucun cas, les ordres ne doivent avoir pour effet de diviser l'envoi.

§ 2. Ces ordres doivent être donnés à la gare expéditrice au moyen d'une déclaration écrite conforme au modèle fixé et publié 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 en même temps au chemin de fer. La gare expéditrice certifie la réception de l'ordre en apposant son timbre à date sur le duplicata, au-

DEL III ÄNDRING I BEFORDRINGSAVTALET

Artikel 30

Ändringar på begäran av avsändaren

§ 1. Avsändaren kan i efterhand ändra beforderingsavtalet genom att föreskriva

- a) att godset skall återlämnas på avsändningsstationen,
- b) att godset skall stoppas under beföringen,
- c) att godsets utlämning skall uppskjutas,
- d) att godset skall lämnas ut till någon annan än den mottagare som anges i fraktsedeln,
- e) att godset skall lämnas ut på en annan station än den bestämmelsestation som anges i fraktsedeln,
- f) att godset skall sändas tillbaka till avsändningsstationen,
- g) att efterkrav skall påläggas,
- h) att ett efterkrav skall höjas, minskas eller återkallas,
- i) att han själv skall betala avgifter för en icke betald försändelse eller att han skall betala högre avgifter än de som han har åtagit sig i enlighet med artikel 15 § 2.

I de tariffer som gäller för järnvägen på avsändningsorten kan föreskrivas att föreskrifter enligt punkterna g) till i) inte är tillåtna.

I tilläggsbestämmelserna eller de internationella tariffer som gäller mellan de järnvägar som deltar i en befördran kan tillåtas anvisningar som inte är angivna ovan.

En anvisning får aldrig medföra att en sändning delas.

§ 2. Sådana anvisningar skall meddelas till avsändningsstationen genom en skriftlig förklaring som är utformad efter en förebild som har fastställts och offentliggjorts av järnvägen.

Förklaringen skall av avsändaren föras in och undertecknas på fraktsedelsdubblotten, som samtidigt skall visas upp för järnvägen. Avsändningsstationen skall bekräfta mottagandet av anvisningen genom att på dubblotten under avsändarens förklaring anbringa

dessous de la déclaration de l'expéditeur, à qui ce duplicata doit alors être restitué.

Quand l'expéditeur demande l'augmentation, la diminution ou l'annulation d'un remboursement, il doit produire le titre qui lui a été délivré. En cas d'augmentation ou de diminution du remboursement, ce titre est, après rectification, rendu à l'expéditeur; en cas d'annulation, il n'est pas restitué.

Tout ordre donné sous des formes autres que celles prescrites est nul.

§ 3. Si le chemin de fer donne suite aux ordres de l'expéditeur sans exiger la présentation du duplicata, alors que ce dernier a été transmis au destinataire, le chemin de fer est responsable envers celui-ci du dommage en résultant. Toutefois, l'indemnité éventuelle ne doit jamais excéder celle prévue en cas de perte de la marchandise.

§ 4. Le droit pour l'expéditeur, même en possession du duplicata de la lettre de voiture, de modifier le contrat de transport s'éteint dans les cas où le destinataire:

- a) a retiré la lettre de voiture;
- b) a accepté la marchandise;
- c) a fait valoir ses droits conformément à l'article 28, § 4;
- d) est autorisé, conformément à l'article 31, à donner des ordres, dès que l'envoi est entré dans le territoire douanier du pays de destination.

A partir de ce moment, le chemin de fer doit se conformer aux ordres et aux instructions du destinataire.

Article 31

Modification par le destinataire

§ 1. Lorsque l'expéditeur n'a pas pris à sa charge les frais afférents au transport dans le pays de destination, ni porté sur la lettre de voiture l'inscription «Destinataire non autorisé à donner des ordres ultérieurs», le destinataire peut, par des ordres ultérieurs, modifier le contrat de transport en prescrivant:

- a) l'arrêt de la marchandise en cours de route,
- b) l'ajournement de la livraison de la marchandise,
- c) la livraison de la marchandise, dans le

sin datumstämpel, varefter dubbletten skall återlämnas till avsändaren.

När avsändaren begär att ett efterkrav skall höjas, minskas eller återkallas, skall han visa upp det bevis som har överlämnats till honom. Om efterkravet höjs eller minskas, skall beviset efter rättelse återlämnas till avsändaren; om efterkravet återkallas, skall beviset inte återlämnas.

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

§ 3. Om järnvägen följer avsändarens anvisning utan att kräva att fraktsedelsdubbletten visas upp och denna har översänts till mottagaren, är järnvägen ansvarig gentemot denne för den skada som uppkommer därigenom. Ett eventuellt skadestånd får dock aldrig överstiga vad som skulle ha utgått om godset hade gått förlorat.

§ 4. Avsändarens rätt att ändra befodringsavtalet upphör, även om han innehar fraktsedelsdubbletten, när mottagaren har

- a) övertagit fraktsedeln;
- b) tagit emot godset;
- c) gjort sina rättigheter gällande enligt artikel 28 § 4;
- d) blivit berättigad, enligt artikel 31, att ändra befodringsavtalet, så snart sändningen har kommit in på bestämmelselandets tullområde.

Från denna tidpunkt åligger det järnvägen att följa mottagarens anvisningar.

Artikel 31

Ändringar på begäran av mottagaren

§ 1. När avsändaren inte har åtagit sig att betala de avgifter som avser befordringen i bestämmelselandet och inte heller i fraktsedeln har fört in uppgiften "mottagaren får inte ändra befodringsavtalet", får mottagaren senare ändra befodringsavtalet genom att föreskriva

- a) att godset skall stoppas under befordringen,
- b) att godsets utlämning skall uppskjutas,
- c) att godset i bestämmelselandet skall

pays de destination, à une personne autre que le destinataire inscrit sur la lettre de voiture,

d) la livraison de la marchandise, dans le pays de destination, à une gare autre que la gare destinataire inscrite sur la lettre de voiture, sauf dispositions contraires des tarifs internationaux,

e) l'accomplissement des formalités exigées par les douanes ou d'autres autorités administratives conformément à l'article 26, § 3.

Les dispositions complémentaires ou les tarifs internationaux en vigueur entre les chemins de fer participant au transport peuvent admettre des ordres non énumérés ci-dessus.

En aucun cas, les ordres ne doivent avoir pour effet de diviser l'envoi.

Les ordres du destinataire ne sont exécutoires qu'après de l'envoi dans le territoire douanier du pays de destination.

§ 2. Ces ordres doivent être donnés, à la gare destinataire ou à la gare d'entrée dans le pays de destination, au moyen d'une déclaration écrite conforme au modèle fixé et publié par le chemin de fer.

Tout ordre donné sous des formes autres que celles prescrites est nul.

§ 3. Le droit pour le destinataire de modifier le contrat de transport s'éteint dans les cas où il a:

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

§ 4. Si le destinataire a prescrit de livrer la marchandise à une autre personne, celle-ci n'est pas autorisée à modifier le contrat de transport.

lämnas ut till någon annan än den mottagare som anges i fraktsedeln,

d) att godset i bestämmelselandet skall lämnas ut på en annan station än den bestämmelsestation som anges i fraktsedeln, om inte annat föreskrivs i de internationella tarifferna,

e) att de åtgärder som krävs av tullmyndigheterna eller andra förvaltningsmyndigheter skall vidtas i enlighet med artikel 26 § 3.

I tillägsbestämmelserna eller de internationella tariffier som gäller mellan de järnvägar som deltar i en befördran kan tillåtas anvisningar som inte är angivna ovan.

En anvisning får aldrig medföra att en sändning delas.

Mottagarens anvisning får inte verkställas förrän försändelsen har kommit in på bestämmelselandets tullområde.

§ 2. Sådana anvisningar skall meddelas till bestämmelsestationen eller till den station i bestämmelselandet dit godset först kommer genom en skriftlig förklaring som är utformad efter en förebild som har fastställts och offentliggjorts av järnvägen.

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

§ 3. Mottagarens rätt att ändra fraktavtalet upphör när han har

- a) övertagit fraktsedeln;
- b) tagit emot godset;
- c) gjort sina rättigheter gällande enligt artikel 28 § 4;
- d) angett en person enligt § 1 c) och denne har övertagit fraktsedeln eller gjort gällande sina rättigheter enligt artikel 28 § 4.

§ 4. Om mottagaren har föreskrivit att godset skall lämnas ut till en annan person, är denne inte berättigad att ändra fraktavtalet.

*Article 32**Exécution des ordres ultérieurs*

§ 1. Le chemin de fer ne peut refuser d'exécuter les ordres donnés conformément aux articles 30 et 31, ni en retarder l'exécution, sauf si :

a) elle n'est plus possible au moment où les ordres parviennent à la gare qui doit les exécuter;

b) elle est de nature à perturber le service régulier de l'exploitation;

c) elle est en opposition, lorsqu'il s'agit d'un changement de la gare destinataire, avec les lois et règlements d'un Etat, notamment avec les prescriptions des douanes ou d'autres autorités administratives;

d) la valeur de la marchandise, lorsqu'il s'agit d'un changement de la gare destinataire, ne couvre pas, selon l'appréciation du chemin de fer, tous les frais dont la marchandise sera grevée à l'arrivée à sa nouvelle destination, à moins que ces frais ne soient payés ou que leur paiement ne soit garanti immédiatement.

Celui qui a donné des ordres est avisé le plus tôt possible des empêchements à leur exécution.

Si le chemin de fer n'est pas à même de prévoir ces empêchements, celui qui a donné des ordres supporte toutes les conséquences résultant du commencement de leur exécution.

§ 2. Les frais nés de l'exécution d'un ordre, à l'exception de ceux résultant d'une faute du chemin de fer, doivent être payés conformément à l'article 15.

§ 3. Sous réserve du § 1, le chemin de fer est responsable, en cas de faute de sa part, des conséquences de l'inexécution d'un ordre ou de son exécution défectueuse. Toutefois, l'indemnité éventuelle ne doit jamais excéder celle prévue en cas de perte de la marchandise.

*Artikel 32**Utförande av anvisningar om ändring i befördringsavtalet*

§ 1. Järnvägen får inte vägra att verkställa en anvisning som har meddelats i enlighet med artiklarna 30 och 31 eller vänta med att verkställa den utom i följande fall:

a) om det inte längre är möjligt att verkställa anvisningen när den station som skall verkställa den får del av anvisningen;

b) om det skulle medföra störningar i driften att verkställa anvisningen;

c) om verkställigheten av en anvisning om ändring av bestämmelsestationen skulle strida mot lag eller annan författning som gäller i en stat och då särskilt tullmyndigheters eller andra förvaltningsmyndigheters föreskrifter;

d) om, när det gäller ändring av bestämmelsestationen, godsets värde enligt järnvägens uppskattning inte täcker alla de avgifter som kommer att belasta godset när det kommer fram till den nya bestämmelsestationen och dessa avgifter inte omedelbart erläggs eller säkerhet omedelbart ställs för dem.

Den som har gett anvisningen skall snarast möjligt underrättas om hindret mot att verkställa den.

Om järnvägen inte kan förutse ett sådant hinder, är den som har gett anvisningen ansvarig för alla följder av att hans anvisning har börjat verkställas.

§ 2. Avgifter som uppkommer genom att en anvisning verkställs skall, med undantag av sådana som beror på fel eller försummelse på järnvägens sida, betalas i enlighet med artikel 15.

§ 3. Om järnvägen har gjort sig skyldig till fel eller försummelse, är den med de undantag som följer av § 1 ansvarig för följderna av att en anvisning inte har verkställts eller har verkställts felaktigt. Ett eventuellt skadestånd får dock aldrig överstiga vad som skulle ha utgått om godset hade gått förlorat.

Article 33

Empêchement au transport

§ 1. En cas d'empêchement au transport, le chemin de fer décide s'il est préférable de transporter d'office la marchandise en modifiant l'itinéraire ou s'il convient, dans l'intérêt de l'expéditeur, de lui demander des instructions en lui fournissant les informations utiles dont le chemin de fer dispose.

Sauf faute de sa part, le chemin de fer peut percevoir le prix de transport applicable par l'itinéraire emprunté et dispose des délais correspondants à ce dernier.

§ 2. Si la continuation du transport n'est pas possible, le chemin de fer demande des instructions à l'expéditeur. Cette demande n'est pas obligatoire dans les cas d'empêchements temporaires résultant des mesures prises en application de l'article 3, § 4.

§ 3. L'expéditeur peut donner dans la lettre de voiture des instructions pour le cas où un empêchement au transport se présenterait.

Si le chemin de fer estime que ces instructions ne peuvent être exécutées, il en demande de nouvelles.

§ 4. L'expéditeur avisé d'un empêchement au transport peut donner ses instructions soit à la gare expéditrice, soit à la gare où se trouve la marchandise. Si ces instructions 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.

§ 5. Si le chemin de fer donne suite aux instructions de l'expéditeur sans exiger la présentation du duplicata, alors que ce dernier a été transmis au destinataire, le chemin de fer est responsable envers celui-ci du dommage en résultant. Toutefois, l'indemnité éventuelle ne doit jamais excéder celle prévue en cas de perte de la marchandise.

§ 6. Si l'expéditeur avisé d'un empêchement au transport ne donne pas, dans un délai raisonnable, des instructions exécutables, le chemin de fer procède conformément aux prescriptions relatives aux empêche-

Artikel 33

Befordringshinder

§ 1. Vid befordringshinder bestämmer järnvägen om det är lämpligare att den själv väljer en annan befordringsväg för godset eller om den skall i avsändarens intresse begära anvisningar från denne, samtidigt som avsändaren får alla de nödvändiga upplysningar som järnvägen har tillgång till.

Om järnvägen inte har gjort sig skyldig till fel eller försummelse, får den uppbära den frakt som är tillämplig för den använda befordringssträckan och åtnjuta de leveransfrister som svarar mot denna.

§ 2. Om det inte är möjligt att fortsätta befordringen, skall järnvägen begära anvisningar av avsändaren. Detta är dock inte nödvändigt vid tillfälliga hinder som beror på åtgärder som har vidtagits med tillämpning av artikel 3 § 4.

§ 3. Avsändaren kan i fraktsedeln lämna anvisningar om förfarandet i de fall då befordringshinder föreligger.

Om järnvägen anser att dessa anvisningar inte kan följas, skall den begära nya anvisningar.

§ 4. En avsändare som har fått underrättelse om befordringshinder kan meddela sina anvisningar antingen till avsändningsstationen eller till den station där godset finns. Om dessa 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.

§ 5. Om järnvägen följer avsändarens anvisningar utan att fordra att dubblotten företes och denna har överlämnats till mottagaren, är järnvägen ansvarig gentemot denne för skada som uppkommer därigenom. Ett eventuellt skadestånd får dock aldrig överstiga vad som skulle ha utgått om godset hade gått förlorat.

§ 6. Om en avsändare som har underrättats om befordringshinder inte inom rimlig tid lämnar en anvisning som kan följas, skall järnvägen förfara i enlighet med de bestämmelser om hinder mot utlämning av gods som

ments à la livraison en vigueur au lieu où la marchandise a été retenue.

Si la marchandise a été vendue, le produit de la vente, déduction faite des frais grevant la marchandise, doit être tenu à la disposition de l'expéditeur. Si le produit est inférieur à ces frais, l'expéditeur doit payer la différence.

§ 7. Lorsque l'empêchement au transport cesse avant l'arrivée des instructions de l'expéditeur, la marchandise est acheminée sur sa destination sans attendre les instructions; l'expéditeur est prévenu le plus tôt possible.

§ 8. Lorsque l'empêchement au transport intervient après que le destinataire a modifié le contrat de transport conformément à l'article 31, le chemin de fer doit aviser ce destinataire. Les §§ 1, 2, 6, 7 et 9 sont applicables par analogie.

§ 9. Sauf faute de sa part, le chemin de fer, en cas d'empêchement au transport, peut percevoir des droits de stationnement.

§ 10. L'article 32 est applicable aux transports effectués conformément à l'article 33.

Article 34

Empêchement à la livraison

§ 1. En cas d'empêchement à la livraison de la marchandise, la gare destinataire doit en prévenir sans délai l'expéditeur, par l'intermédiaire de la gare expéditrice, pour lui demander des instructions. L'expéditeur doit être avisé directement, soit par écrit, soit par télégraphe, soit par téléscripteur, quand il l'a demandé dans la lettre de voiture; les frais de cet avis grèvent la marchandise.

§ 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 par une lettre recommandée; les frais de cet avis grèvent la marchandise.

§ 3. En cas de refus de la marchandise par le destinataire, l'expéditeur a le droit de donner des instructions, même s'il ne peut produire le duplicata de la lettre de voiture.

§ 4. Par une inscription portée sur la lettre de voiture, l'expéditeur peut aussi demander

gäller på den plats där godset har stoppats.

Om godset har sålts, skall försäljningsbeloppet efter avdrag för de avgifter som har påförts godset ställas till avsändarens förfogande. Understiger försäljningsbeloppet dessa avgifter, skall avsändaren betala skillnaden.

§ 7. Om befodringshindret upphör innan avsändarens anvisningar har kommit, vidarebefordras godset till bestämmelsestationen utan att anvisningarna inväntas; avsändaren skall underrättas snarast möjligt.

§ 8. Om befodringshindret uppkommer efter det att mottagaren har ändrat befodringsavtalet enligt artikel 31, skall järnvägen underrätta mottagaren. Bestämmelserna i §§ 1, 2, 6, 7 och 9 har motsvarande tillämpning.

§ 9. Vid befodringshinder får järnvägen ta ut ersättning för kostnaderna i samband med hindret, om inte fel eller försummelse föreligger på järnvägens sida.

§ 10. Artikel 32 är tillämplig på befodran som sker enligt artikel 33.

Artikel 34

Utlämningshinder

§ 1. Om det föreligger hinder för godsets utlämning, skall bestämmelsestationen omedelbart underrätta avsändaren om detta genom avsändningsstationens förmedling och begära anvisningar av honom. Avsändaren skall underrättas direkt, skriftligen, telegrafiskt eller med telex, när han har begärt detta i fraktsedeln; kostnaderna för underrättelsen påförs godset.

§ 2. Om hindret för utlämningen upphör innan avsändarens anvisningar har nått bestämmelsestationen, lämnas godset ut till mottagaren. Avsändaren skall omedelbart underrättas om detta genom rekommenderat brev; kostnaderna för underrättelsen påförs godset.

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

§ 4. Genom en anteckning i fraktsedeln kan avsändaren också begära att godset utan

que la marchandise lui soit renvoyée d'office s'il survient un empêchement à la livraison. En dehors de ce cas, son consentement exprès est nécessaire.

§ 5. A moins que les tarifs n'en disposent autrement, les instructions de l'expéditeur doivent être données par l'intermédiaire de la gare expéditrice.

§ 6. Pour tout ce qui n'est pas prévu ci-dessus, le chemin de fer chargé de la livraison procède conformément aux prescriptions en vigueur au lieu de la livraison.

Si la marchandise a été vendue, le produit de la vente, déduction faite des frais grevant la marchandise, doit être tenu à la disposition de l'expéditeur. Si le produit est inférieur à ces frais, l'expéditeur doit payer la différence.

§ 7. Lorsque l'empêchement à la livraison intervient après que le destinataire a modifié le contrat de transport conformément à l'article 31, le chemin de fer doit aviser ce destinataire. Les §§ 1, 2 et 6 sont applicables par analogie.

§ 8. L'article 32 est applicable aux transports effectués conformément à l'article 34.

TITRE IV RESPONSABILITÉ

Article 35

Responsabilité collective des chemins de fer

§ 1. Le chemin de fer qui a accepté la marchandise au transport, avec la lettre de voiture, est responsable de l'exécution du transport sur le parcours total jusqu'à la livraison.

§ 2. Chaque chemin de fer subséquent, par le fait même de la prise en charge de la marchandise avec la lettre de voiture, participe au contrat de transport, conformément aux stipulations de ce document, et assume les obligations qui en résultent, sans préjudice des dispositions de l'article 55, § 3 concernant le chemin de fer destinataire.

vidare skall sändas till honom, om hinder för utlämningen uppstår. I annat fall behövs avsändarens uttryckliga medgivande.

§ 5. Om det inte föreskrivs något annat i tarifferna, skall avsändaren ge sina anvisningar genom avsändningsstationen.

§ 6. I den mån bestämmelser inte finns ovan, skall den järnväg som har till uppgift att lämna ut godset handla i enlighet med de föreskrifter som gäller på platsen för utlämnandet.

Om godset har sålts, skall försäljningsbeloppet efter avdrag för de kostnader som har påförts godset ställas till avsändarens förfogande. Om försäljningsbeloppet understiger dessa kostnader, skall avsändaren betala skillnaden.

§ 7. Om utlämningshindret uppstår efter det att mottagaren har ändrat fraktavtalet enligt artikel 31, skall järnvägen underrätta honom. Bestämmelserna i §§ 1, 2 och 6 har motsvarande tillämpning.

§ 8. Artikel 32 är tillämplig på befordran som sker enligt artikel 34.

DEL IV ANSVARIGHET

Artikel 35

Järnvägarnas gemensamma ansvarighet

§ 1. Den järnväg, som har tagit emot godset till befordran tillsammans med fraktsedeln, är ansvarig för befordringen under hela befodringssträckan till dess att godset har lämnats ut.

§ 2. Genom att ta emot godset jämte fraktsedeln inträder varje efterföljande järnväg i befodringsavtalet i enlighet med föreskrifterna i fraktsedeln och åtar sig därmed de skyldigheter som följer av detta. Denna bestämmelse utgör inte hinder mot tillämpning av vad som sägs om bestämmelsejärnvägen i artikel 55 § 3.

*Article 36**Etendue de la responsabilité*

§ 1. Le chemin de fer est responsable du dommage résultant de la perte totale ou partielle et de l'avarie de la marchandise survenues à partir de l'acceptation au transport jusqu'à la livraison, ainsi que du dommage résultant du dépassement du délai de livraison.

§ 2. Le chemin de fer est déchargé de cette responsabilité si la perte, l'avarie ou le dépassement du délai de livraison a eu pour cause une faute de l'ayant droit, un ordre de celui-ci ne résultant pas d'une faute du chemin de fer, un vice propre de la marchandise (détérioration intérieure, déchet, etc.) ou des circonstances que le chemin de fer ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier.

§ 3. Le chemin de fer est déchargé de cette responsabilité lorsque la perte ou l'avarie résulte des risques particuliers inhérents à un ou plusieurs des faits ci-après:

a) transport effectué en wagon découvert en vertu des dispositions applicables ou de conventions entre l'expéditeur et le chemin de fer et indiquées dans la lettre de voiture;

b) absence ou défectuosité de l'emballage pour les marchandises exposées par leur nature à des pertes ou avaries quand elles ne sont pas emballées ou sont mal emballées;

c) opérations de chargement par l'expéditeur ou de déchargement par le destinataire en vertu des dispositions applicables ou de conventions entre l'expéditeur et le chemin de fer et indiquées dans la lettre de voiture, ou de conventions entre le destinataire et le chemin de fer;

d) chargement défectueux lorsque ce chargement a été effectué par l'expéditeur en vertu des dispositions applicables ou de conventions entre lui et le chemin de fer et indiquées dans la lettre de voiture;

e) accomplissement par l'expéditeur, le destinataire ou un mandataire de l'un d'eux, des formalités exigées par les douanes ou d'autres autorités administratives;

f) nature de certaines marchandises exposées par des causes inhérentes à cette nature même à la perte totale ou partielle ou à l'a-

*Artikel 36**Ansvarighetens omfattning*

§ 1. Järnvägen är ansvarig för skada som uppkommer till följd av att godset helt eller delvis går förlorat eller skadas under tiden från det att godset tas emot för befordran till dess att det lämnas ut samt för den skada som uppkommer till följd av att leveransfristen överskrids.

§ 2. Järnvägen är fri från denna ansvarighet, om förlusten, skadan eller överskridandet av leveransfristen beror på fel eller försummelse av den skadelidande, på en anvisning av denne som inte har föranletts av fel eller försummelse från järnvägens sida, på fel i själva godset (inre förstöring, avdunstning, osv.) eller på någon omständighet som järnvägen inte hade kunnat undgå eller förebygga följderna av.

§ 3. Järnvägen är fri från denna ansvarighet, om förlusten eller skadan härrör från en sådan särskild risk som är förbunden med ett eller flera av följande förhållanden:

a) att godset har befordrats i öppen vagn enligt tillämpliga bestämmelser eller enligt en överenskommelse mellan avsändaren och järnvägen som har tagits in i fraktsedeln;

b) att godset inte är förpackat eller är bristfälligt förpackat, om godsets beskaffenhet gör det utsatt för svinn eller skada när förpackningen är bristfällig eller saknas;

c) att godset har lastats av avsändaren eller lossats av mottagaren enligt tillämpliga bestämmelser eller enligt en överenskommelse mellan avsändaren och järnvägen som har tagits in i fraktsedeln eller enligt överenskommelse mellan mottagaren och järnvägen;

d) att godset har lastats på ett felaktigt sätt och lastningen har utförts av avsändaren enligt tillämpliga bestämmelser eller enligt en överenskommelse mellan denne och järnvägen som har tagits in i fraktsedeln;

e) att avsändaren, mottagaren eller ett ombud för någon av dem har vidtagit de åtgärder som krävs av tullmyndigheterna eller av andra förvaltningsmyndigheter;

f) att godsets beskaffenhet gör det utsatt för fara, att helt eller delvis gå förlorat eller skadas, särskilt genom bräckning, rost, inre

varie, notamment par bris, rouille, détérioration intérieure et spontanée, dessiccation, déperdition:

g) désignation irrégulière, inexacte ou incomplète d'objets exclus du transport ou admis sous condition, ou inobservation par l'expéditeur des mesures de précaution prescrites pour les objets admis sous condition;

h) transport d'animaux vivants;

i) transport qui, en vertu des dispositions applicables ou de conventions entre l'expéditeur et le chemin de fer et indiquées dans la lettre de voiture, doit être effectué sous escorte, si la perte ou l'avarie résulte d'un risque que l'escorte avait pour but d'éviter.

Article 37

Charge de la preuve

§ 1. La preuve que la perte, l'avarie ou le dépassement du délai de livraison a eu pour cause un des faits prévus à l'article 36, § 2 incombe au chemin de fer.

§ 2. Lorsque le chemin de fer établit que la perte ou l'avarie a pu résulter, étant donné les circonstances de fait, d'un ou de plusieurs des risques particuliers prévus à l'article 36, § 3, il y a présomption qu'elle en résulte. L'ayant droit conserve toutefois le droit de prouver que le dommage n'a pas eu pour cause, totalement ou partiellement, l'un de ces risques.

Cette présomption n'est pas applicable dans le cas prévu à l'article 36, § 3 a) s'il y a perte d'une importance anormale ou perte de colis.

Article 38

Présomption en cas de réexpédition

§ 1. Lorsqu'un envoi expédié conformément aux Règles uniformes a fait l'objet d'une réexpédition soumise aux mêmes Règles et qu'une perte partielle ou une avarie est constatée après cette réexpédition, il y a présomption qu'elle s'est produite sous l'empire du dernier contrat de transport, si l'envoi

självförstöring, uttorkning eller svinn;

g) att godset har betecknats otydligt, oriktigt eller ofullständigt och det gäller föremål som är uteslutna från befordran eller som befordras endast på vissa villkor eller att avsändaren har underlåtit att vidta de försiktighetsåtgärder som har föreskrivits för föremål som tas emot på vissa villkor;

h) att befordringen avser levande djur;

i) att det är fråga om en befordran som enligt tillämpliga bestämmelser eller enligt en överenskommelse mellan avsändaren och järnvägen som har tagits in i fraktsedeln skall åtföljas av en tillsynsman, om förlusten eller skadan har uppkommit som en följd av en sådan fara som skulle avvärjas genom att tillsynsmannen följde med.

Artikel 37

Beviskyldighet

§ 1. Det ankommer på järnvägen att visa att förlusten, skadan eller leveransfristens överskridande har orsakats av något sådant förhållande som avses i artikel 36 § 2.

§ 2. Om järnvägen visar att förlusten eller skadan med hänsyn till de föreliggande omständigheterna kan vara en följd av en eller flera av de särskilda risker som anges i artikel 36 § 3, skall det antas att förlusten eller skadan är en följd av denna risk eller dessa risker. Den som kräver ersättning får dock visa att förlusten eller skadan inte alls eller inte uteslutande är en följd av en sådan risk.

Ett sådant antagande får inte göras i det fall som avses i artikel 36 § 3 a), när det är fråga om en onormalt stor förlust eller om förlust av hela kollin.

Artikel 38

Antagande vid nyinlämning

§ 1. När en försändelse som har befordrats enligt de enhetliga rättsreglerna har nyinlämnats enligt dessa rättsregler och en partiell förlust eller en skada har fastställts efter nyinlämningen, skall det antas att förlusten eller skadan har uppstått under den tid då det sista befordringsavtalet fullgjordes, om för-

est resté sous la garde du chemin de fer et a été réexpédié tel qu'il est arrivé à la gare de réexpédition.

§ 2. Cette présomption est également applicable lorsque le contrat de transport antérieur à la réexpédition n'était pas soumis aux Règles uniformes, si celles-ci avaient été applicables en cas d'expédition directe entre la première gare expéditrice et la dernière gare destinataire.

Article 39

Présomption de perte de la marchandise

§ 1. L'ayant droit peut, sans avoir à fournir d'autres preuves, considérer la marchandise comme perdue quand elle n'a pas été livrée au destinataire ou tenue à sa disposition dans les trente jours qui suivent l'expiration des délais de livraison.

§ 2. L'ayant droit, en recevant le paiement de l'indemnité pour la marchandise perdue, peut demander par écrit à être avisé sans délai dans le cas où la marchandise est retrouvée au cours de l'année qui suit le paiement de l'indemnité. Le chemin de fer donne acte par écrit de cette demande.

§ 3. Dans les trente jours qui suivent la réception de cet avis, l'ayant droit peut exiger que la marchandise lui soit livrée à l'une des gares du parcours. Dans ce cas, il doit payer les frais afférents au transport depuis la gare expéditrice jusqu'à celle où a lieu la livraison et restituer l'indemnité reçue, déduction faite des frais qui auraient été compris dans cette indemnité. Néanmoins, il conserve ses droits à indemnité pour dépassement du délai de livraison prévus aux articles 43 et 46.

§ 4. A défaut soit de la demande prévue au § 2, soit d'instructions données dans le délai prévu au § 3, ou encore si la marchandise est retrouvée plus d'un an après le paiement de l'indemnité, le chemin de fer en dispose conformément aux lois et règlements de l'Etat dont il relève.

sändelsen hela tiden har varit i järnvägens vård och den har nyinlämnats sådan den kom fram till nyinlämningsstationen.

§ 2. Ett sådant antagande gäller också när befordringsavtalet före nyinlämningen inte omfattades av de enhetliga rättsreglerna, om dessa regler hade varit tillämpliga vid en genomgående befordran mellan den första avsändningsstationen och den slutliga bestämelsestationen.

Artikel 39

Antagande att gods har gått förlorat

§ 1. Utan att förebbringa ytterligare bevisning får den som har rätt till godset anse godset som förlorat, om det inte har lämnats ut till mottagaren eller hållits tillgängligt för honom inom trettio dagar efter leveransfristens utgång.

§ 2. När en skadelidande tar emot ersättning för förlorat gods, får han skriftligen begära att han skall underrättas omedelbart, om godset kommer till rätta inom ett år efter det att ersättning har utbetalats. Järnvägen skall skriftligen bekräfta en sådan begäran.

§ 3. Inom 30 dagar efter det att den berättigade har fått underrättelsen får han begära att godset lämnas ut till honom på en station vid befordringsvägen. I ett sådant fall är han skyldig att betala kostnaderna för befordringen från avsändningsstationen till utlämningsstationen och att betala tillbaka den ersättning som han har fått med avdrag för de kostnader som kan ha räknats in i ersättningen. Han behåller dock rätten till ersättning för att leveransfristen har överskridits enligt artiklarna 43 och 46.

§ 4. Om någon begäran inte framställs enligt § 2 eller anvisningar inte ges inom den frist som anges i § 3, eller om godset kommer till rätta senare än ett år efter den dag då ersättningen betalades ut, får järnvägen förfoga över godset enligt bestämmelserna i den stat till vilken järnvägen hör.

*Article 40**Indemnité en cas de perte*

§ 1. En cas de perte totale ou partielle de la marchandise, le chemin de fer doit payer, à l'exclusion de tous autres dommages-intérêts, une indemnité calculée d'après le cours à la bourse, à défaut d'après le prix courant sur le marché et, à défaut de l'un et de l'autre, d'après la valeur usuelle des marchandises de mêmes nature et qualité, aux jour et lieu où la marchandise a été acceptée au transport.

§ 2. L'indemnité ne peut excéder 17 unités de compte par kilogramme manquant de masse brute, sous réserve de la limitation prévue à l'article 45.

§ 3. Le chemin de fer doit restituer, en outre, le prix de transport, les droits de douane et les autres sommes déboursées à l'occasion du transport de la marchandise perdue.

§ 4. 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.

*Article 41**Responsabilité en cas de déchet de route*

§ 1. En ce qui concerne les marchandises qui, en raison de leur nature, subissent généralement un déchet de route par le seul fait du transport, le chemin de fer ne répond que de la partie du déchet qui dépasse, quel que soit le parcours effectué, les tolérances ci-dessous:

a) deux pour cent de la masse pour les marchandises liquides ou remises au transport à l'état humide ainsi que pour les marchandises suivantes:

Bois de réglisse,

Bois de teinture râpés ou moulus,

Champignons frais,

Charbons et cokes,

Cornes et onglons,

Crins,

Cuir,

Déchets de peaux,

Ecorces,

*Artikel 40**Ersättning vid förlust*

§ 1. För gods som har gått förlorat helt eller delvis skall järnvägen betala skadestånd med ett belopp som beräknas efter börspriset eller, om börspris saknas, efter marknadspriset, eller, om båda dessa värden saknas, efter det gängse värdet av gods av samma slag och beskaffenhet på avsändningsorten vid den tidpunkt då godset togs emot till befördran. Något ytterligare skadestånd utgår inte.

§ 2. Ersättningen får inte överstiga 17 beräkningsenheter per kilogram av förlusten i bruttovikt, med förbehåll för den begränsning som anges i artikel 45.

§ 3. Järnvägen skall dessutom betala tillbaka befodringsavgiften, tullavgifter och andra utlägg i i anledning av befordringen av det gods som har gått förlorat.

§ 4. När beräkningen av ersättningen medför omräkning av belopp uttryckta i utländskt mynt, skall omräkningen verkställas efter den kurs som gäller på dagen för betalningen på den ort där ersättningen skall betalas.

*Artikel 41**Ansvarighet för vikt förlust vid transport*

§ 1. I fråga om gods som till följd av sin beskaffenhet vanligen förlorar vikt på grund av själva befordringen, ansvarar järnvägen, oberoende av den tillryggalagda befodringssträckan, endast för den del av vikt förlusten som överstiger följande procentsatser:

a) två procent av vikten för flytande varor eller för gods som har lämnats in till befördran i fuktigt tillstånd, liksom för följande godsslag:

lakritsrot,

färgträ, rivet eller malet,

svamp, färsk,

kol och koks,

horn och klövar,

tagel,

läder,

hudavfall,

bark,

Feuilles de tabac fraîches,
 Fourrures,
 Fruits frais, séchés ou cuits,
 Graisses,
 Houblon,
 Laine,
 Légumes frais,
 Mastic frais,
 Os entiers ou moulus,
 Peaux,
 Poissons séchés,
 Racines,
 Savons et huiles concrètes,
 Sel,
 Soies de porc,
 Tabac hâché,
 Tendons d'animaux,
 Tourbe;

b) un pour cent de la masse pour toutes les autres marchandises sèches.

§ 2. La restriction de responsabilité prévue au § 1 ne peut être invoquée s'il est prouvé, étant donné les circonstances de fait, que la perte ne résulte pas des causes qui justifient la tolérance.

§ 3. Dans le cas où plusieurs colis sont transportés avec une seule lettre de voiture, le déchet de route est calculé pour chaque colis lorsque sa masse au départ est indiquée séparément sur la lettre de voiture ou peut être constatée d'une autre manière.

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

§ 5. Cet article ne déroge pas aux articles 36 et 37.

Article 42

Indemnité en cas d'avarie

§ 1. En cas d'avarie de la marchandise, le chemin de fer doit payer, à l'exclusion de tous autres dommages-intérêts, une indemnité équivalente à la dépréciation de la marchandise. Son montant est calculé en appliquant à la valeur de la marchandise définie conformément à l'article 40, le pourcentage de dépréciation constaté au lieu de destination.

tobaksblad, färska,
 pälsvaror,
 frukt, färsk, torkad eller inkokt,
 fettämnen,
 humle,
 ull,
 grönsaker, färska,
 kitt, färskt,
 ben, hela eller malda,
 hudar,
 fisk, torkad,
 rötter,
 tvål (såpa) och fasta oljor,
 salt,
 svinborst,
 tobak, skuren,
 djursenor,
 torv.

b) en procent av vikten för alla andra torra godsslag.

§ 2. Järnvägen får inte åberopa den inskränkning i ansvarigheten som anges i § 1, om det visas att vikt förlusten med hänsyn till omständigheterna inte beror på de orsaker som har legat till grund för att en viss vikt förlust godtas.

§ 3. När flera kollin befordras enligt samma fraktsedel, skall vikt förlusten vid befördran beräknas för varje kolli för sig, om dess vikt vid avsändningen har angetts särskilt i fraktsedeln eller kan fastställas på något annat sätt.

§ 4. Om godset har gått helt förlorat, skall avdrag inte göras för vikt förlust vid befördran, när ersättningen skall beräknas.

§ 5. Denna artikel innebär inte någon inskränkning i tillämpningen av artiklarna 36 och 37.

Artikel 42

Ersättning vid skada

§ 1. När gods har skadats, skall järnvägen betala ett belopp som svarar mot minskningen av godsets värde men inte ytterligare skadestånd. Beloppet beräknas genom att den procentsats varmed godset har minskat i värde på bestämmelseorten tillämpas på godsets värde bestämt på det sätt som anges i artikel 40.

§ 2. L'indemnité ne peut excéder:

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

b) si une partie seulement de l'envoi est dépréciée par l'avarie, le montant qu'elle aurait atteint en cas de perte de la partie dépréciée.

§ 3. Le chemin de fer doit restituer, en outre, dans la proportion déterminée au § 1, les frais prévus à l'article 40, § 3.

Article 43

Indemnité en cas de dépassement du délai de livraison

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

§ 2. En cas de perte totale de la marchandise, l'indemnité prévue au § 1 ne peut se cumuler avec celle de l'article 40.

§ 3. En cas de perte partielle de la marchandise, l'indemnité prévue au § 1 ne peut excéder le triple du prix de transport de la partie non perdue de l'envoi.

§ 4. En cas d'avarie de la marchandise ne résultant pas du dépassement du délai de livraison, l'indemnité prévue au § 1 se cumule, s'il y a lieu, avec celle de l'article 42.

§ 5. En aucun cas, le cumul de l'indemnité prévue au § 1 avec celles des articles 40 et 42 ne peut donner lieu au paiement d'une indemnité supérieure à celle qui serait due en cas de perte totale de la marchandise.

§ 6. Le chemin de fer peut prévoir, dans des tarifs internationaux ou des conventions spéciales, d'autres modalités d'indemnisation que celles prévues au § 1 lorsque, conformément à l'article 27, § 1, le délai de livraison est établi sur la base des plans de transport.

Si, dans ce cas, les délais de livraison prévus à l'article 27, § 2 sont dépassés, l'ayant droit peut demander soit l'indemnité prévue

§ 2. Ersättningen skall dock inte överstiga

a) om hela försändelsen har minskat i värde till följd av skadan, det belopp som skulle ha utgått om försändelsen hade gått helt förlorat;

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

§ 3. Järnvägen skall dessutom, efter den procentsats som avses i § 1, betala tillbaka de kostnader som anges i artikel 40, § 3.

Artikel 43

Ersättning när leveransfristen överskrids

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

§ 2. Om godset har gått helt förlorat, skall ersättning inte utgå enligt § 1 vid sidan av ersättning enligt artikel 40.

§ 3. Om godset har gått förlorat delvis, får den ersättning som anges i § 1 inte överstiga ett belopp som motsvarar tre gånger befordringsavgiften för den del av försändelsen som inte har gått förlorat.

§ 4. Om skadan på godset inte har orsakats av att leveransfristen har överskridits, kan ersättning enligt § 1 i förekommande fall utgå vid sidan av ersättning enligt artikel 42.

§ 5. Den sammanlagda ersättningen enligt § 1 och artiklarna 40 och 42 får inte i något fall överstiga den ersättning som skulle ha utgått, om godset hade gått helt förlorat.

§ 6. Järnvägen får i internationella tariffer eller i särskilda överenskommelser ange andra sätt att beräkna ersättning än som anges i § 1, när leveransfristen i enlighet med artikel 27 § 1 fastställs på grundval av befordringsplaner.

Om de leveransfrister som anges i artikel 27 § 2 överskrids i detta fall, kan den skadelidande begära antingen ersättning som före-

au § 1 ci-dessus, soit celle fixée par le tarif international ou la convention spéciale appliqué.

Article 44

Indemnité en cas de dol ou de faute lourde

Lorsque la perte, l'avarie ou le dépassement du délai de livraison ou bien l'inexécution ou l'exécution défectueuse de prestations accessoires du chemin de fer prévues par les Règles uniformes ont pour cause un dol ou une faute lourde imputable au chemin de fer, celui-ci doit complètement indemniser l'ayant droit pour le dommage prouvé.

En cas de faute lourde, l'indemnité est toutefois limitée au double des maxima prévus aux articles 25, 26, 30, 32, 33, 40, 42, 43, 45 et 46.

Article 45

Limitation de l'indemnité par certains tarifs

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 perte, d'avarie ou de dépassement du délai de livraison, dans la mesure où une telle limitation est indiquée dans le tarif.

Lorsque ces conditions particulières de transport s'appliquent seulement sur une partie du parcours, cette limitation ne peut être invoquée que si le fait générateur de l'indemnité s'est produit sur cette partie.

Article 46

Indemnité en cas d'intérêt à la livraison

En cas de déclaration d'intérêt à la livraison, il peut être demandé, outre les indemnités prévues aux articles 40, 42, 43 et 45, la réparation du dommage supplémentaire prouvé jusqu'à concurrence du montant déclaré.

skrivs i § 1 eller ersättning som har fastställts i den internationella tariff eller den särskilda överenskommelse som tillämpas.

Artikel 44

Ersättning vid uppsåt eller grov vårdslöshet

När förlust eller skada uppstår eller leveransfrist överskrids eller järnvägen inte fullgör de biförpliktelse som anges i de enhetliga rättsreglerna eller fullgör dessa biförpliktelser på ett felaktigt sätt och detta beror på uppsåt eller grov vårdslöshet från järnvägens sida, skall järnvägen betala den skadelidande full ersättning för den skada som han visas ha lidit.

Vid grov vårdslöshet begränsas ersättningen dock till två gånger de högsta belopp som anges i artiklarna 25, 26, 30, 32, 33, 40, 42, 43, 45 och 46.

Artikel 45

Begränsning av ersättningen enligt vissa tariff

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

När dessa särskilda beföringsvillkor tillämpas endast på en del av sträckan, får begränsningen åberopas endast om den händelse som utgör grunden för ersättningen har inträffat på den delen.

Artikel 46

Ersättning vid leveransintresse

Om leveransintresse har deklarerats, får ersättning begäras för visad ytterligare skada utöver vad som anges i artiklarna 40, 42, 43 och 45 upp till det deklarerade beloppet.

*Article 47**Intérêts de l'indemnité*

§ 1. L'ayant droit peut demander des intérêts de l'indemnité, calculés à raison de cinq pour cent l'an, à partir du jour de la réclamation prévue à l'article 53 ou, s'il n'y a pas eu de réclamation, du jour de la demande en justice.

§ 2. Les intérêts ne sont dus que si l'indemnité excède 4 unités de compte par lettre de voiture.

§ 3. Si l'ayant droit ne remet pas au chemin de fer, dans un délai convenable qui est fixé, les pièces justificatives nécessaires pour la liquidation définitive de la réclamation, les intérêts ne courent pas entre l'expiration du délai fixé et la remise effective des pièces.

*Article 48**Responsabilité en trafic fer-mer*

§ 1. Dans les transports fer-mer empruntant les lignes visées à l'article 2, § 2 de la Convention, chaque Etat peut, en demandant que la mention utile soit portée sur la liste des lignes soumises aux Règles uniformes, ajouter l'ensemble des causes d'exonération ci-après à celles prévues à l'article 36.

Le transporteur ne peut s'en prévaloir que s'il fait la preuve que la perte, l'avarie ou le dépassement du délai de livraison est survenu sur le parcours maritime, depuis le chargement de la marchandise à bord du navire jusqu'à son déchargement du navire.

Ces causes d'exonération sont les suivantes:

a) actes, négligence ou défaut du capitaine, marin, pilote, ou des préposés du transporteur dans la navigation ou dans l'administration du navire;

b) innavigabilité du navire, à condition que le transporteur fasse la preuve que cette innavigabilité n'est pas imputable à un manque de diligence raisonnable de sa part à mettre le navire en état de navigabilité ou à lui assurer un armement, un équipement et un approvi-

*Artikel 47**Ränta på ersättning*

§ 1. Den skadelidande får kräva ränta på ersättningsbeloppet med fem procent per år, räknat från och med den dag då krav framställdes enligt artikel 53 eller, om något krav inte framställdes i sådan ordning, från och med den dag då talan väcktes vid domstol.

§ 2. Ränta betalas endast om ersättningsbeloppet överstiger fyra beräkningsenheter per fraktsedel.

§ 3. Om den skadelidande inte inom en skälig frist som har fastställts för honom till järnvägen överlämnar de handlingar som den behöver för att kunna slutföra behandlingen av hans krav, utgår inte ränta för tiden från det att fristen går ut till dess att handlingarna har överlämnats.

*Artikel 48**Ansvarighet i kombinerad järnvägs- och sjötrafik*

§ 1. Såvitt gäller befordran i kombinerad järnvägs- och sjötrafik på de linjer som avses i artikel 2 § 2 i själva fördraget får varje stat, genom att begära att en uppgift om detta tas in i listan över linjer som omfattas av de enhetliga rättsreglerna, till de grunder för befrielse från ansvarighet som anges i artikel 36 lägga samtliga de grunder som anges nedan.

Fraktföraren får åberopa dessa grunder endast om han visar att förlusten, skadan eller överskridandet av leveransfristen har inträffat på sjösträckan under tiden från och med godsets lastning ombord på fartyget till och med lossningen.

Dessa befrielsegrunder är:

a) handling, försummelse eller fel som befälhavaren, någon av besättningen, lotsen eller någon annan person i fraktförarens tjänst har begått vid navigeringen eller handhavandet av fartyget;

b) bristande sjövärdighet hos fartyget, om fraktföraren visar att denna inte kan tillskrivas brist på skälig omsorg från hans sida för att sätta fartyget i sjövärdigt skick eller förse det med behörig bemanning, utrustning och proviant eller försätta alla de delar av fartyget

sionnement convenables, ou à approprier et mettre en bon état toutes parties du navire où la marchandise est chargée, de façon qu'elles soient aptes à la réception, au transport et à la préservation de la marchandise;

c) incendie, à condition que le transporteur fasse la preuve qu'il n'a pas été causé par son fait ou sa faute, par ceux du capitaine, marin, pilote ou de ses préposés;

d) périls, dangers ou accidents de la mer ou autres eaux navigables;

e) sauvetage ou tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer;

f) chargement de la marchandise sur le pont du navire, à condition qu'elle ait été chargée sur le pont avec le consentement de l'expéditeur donné dans la lettre de voiture et qu'elle ne soit pas sur wagon.

Les causes d'exonération ci-dessus ne suppriment ni ne diminuent en rien les obligations générales du transporteur et notamment son obligation d'exercer une diligence raisonnable pour mettre le navire en état de navigabilité ou pour lui assurer un armement, un équipement et un approvisionnement convenables, ou pour approprier et mettre en bon état toutes parties du navire où la marchandise est chargée, de façon qu'elles soient aptes à la réception, au transport et à la préservation de la marchandise.

Lorsque le transporteur fait valoir les causes d'exonération qui précèdent, il reste néanmoins responsable si l'ayant droit fait la preuve que la perte, l'avarie ou le dépassement du délai de livraison est dû à une faute du transporteur, du capitaine, marin, pilote ou de ses préposés, faute autre que celle qui est prévue sous a).

§ 2. Lorsqu'un même parcours maritime est desservi par plusieurs entreprises inscrites sur la liste mentionnée aux articles 3 et 10 de la Convention, le régime de responsabilité applicable à ce parcours doit être le même pour toutes ces entreprises.

En outre, lorsque ces entreprises ont été inscrites sur la liste à la demande de plusieurs Etats, l'adoption de ce régime doit au préalable faire l'objet d'un accord entre ces Etats.

i vilka gods lastas i lämpligt och säkert skick så att de lämpar sig för att ta emot, befordra och skydda godset;

c) brand, om fraktföraren visar att den inte har orsakats av fel eller försummelse av honom, befälhavaren, någon av besättningen; lotsen eller någon annan person i hans tjänst,

d) fara, våda eller sjöolycka till sjöss eller i andra farvatten;

e) räddning av eller försök till räddning av liv eller egendom till sjöss;

f) lastning av godset på däck, om denna lastning har skett enligt ett medgivande av avsändaren i fraktsedeln och godset inte befordras i järnvägsvagn.

De befrielsegrunder som anges ovan varken upphäver eller minskar fraktförarens allmänna skyldigheter och särskilt inte hans skyldighet att visa skälig omsorg för att sätta fartyget i sjövärdigt skick, förse det med behörig bemanning, utrustning och proviant och försätta alla de delar av fartyget i vilka gods lastas i lämpligt och säkert skick så att de lämpar sig för att ta emot, befordra och skydda godset.

När fraktföraren åberopar de ansvarsfrihetsgrunder som anges i det föregående, är han dock ansvarig om den skadelidande visar att förlusten, skadan eller överskridandet av leveransfristen beror på någon annan försummelse av fraktföraren, befälhavaren, någon av besättningen, lotsen eller någon annan person i fraktförarens tjänst än som anges under a).

§ 2. När en och samma sjösträcka trafikerats av flera företag som är upptagna i den lista som nämns i artiklarna 3 och 10 i själva fördraget, skall för den sträckan gälla samma ansvarighetsregler för alla företagen.

När dessa företag har tagits upp i listan på begäran av flera stater, skall frågan om vilka ansvarighetsregler som skall gälla dessförinnan ha reglerats i en överenskommelse mellan dessa stater.

§ 3. Les mesures prises en conformité de cet article sont communiquées à l'Office central. Elles entrent en vigueur, au plus tôt, à l'expiration d'un délai de trente jours à partir de la date de la lettre par laquelle l'Office central les notifie aux autres Etats.

Les envois en cours de route ne sont pas affectés par lesdites mesures.

Article 49

Responsabilité en cas d'accident nucléaire

Le chemin de fer est déchargé de la responsabilité qui lui incombe en vertu des Règles uniformes lorsque le dommage a été causé par un accident nucléaire et qu'en application des lois et règlements d'un Etat réglant la responsabilité dans le domaine de l'énergie nucléaire, l'exploitant d'une installation nucléaire ou une autre personne qui lui est substituée est responsable de ce dommage.

Article 50

Responsabilité du chemin de fer pour ses agents

Le chemin de fer est responsable de ses agents et des autres personnes qu'il emploie pour l'exécution du transport.

Toutefois, si à la demande d'un intéressé, ces agents et autres personnes établissent les lettres de voiture, font des traductions ou rendent d'autres services qui n'incombent pas au chemin de fer, ils sont considérés comme agissant pour le compte de la personne à laquelle ils rendent ces services.

Article 51

Autres actions

Dans tous les cas où les Règles uniformes s'appliquent, toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée contre le chemin de fer que dans les conditions et limitations desdites Règles.

Il en est de même pour toute action exercée contre les agents et autres personnes dont le chemin de fer répond en vertu de l'article 50.

§ 3. Centralbyrån skall underrättas om de åtgärder som vidtas i enlighet med denna artikel. Åtgärderna får rättsverkan tidigast 30 dagar från dagen för den skrivelse genom vilken centralbyrån underrättar övriga stater om åtgärderna.

Sändningar som redan är under transport berörs inte av åtgärderna.

Artikel 49

Ansvarighet vid atomolycka

Järnvägen är fri från ansvarighet enligt de enhetliga rättsreglerna, om skadan har orsakats av en atomolycka och innehavaren av en atomanläggning eller någon annan person i hans ställe är ansvarig för skadan enligt en stats bestämmelser om ansvarighet på atomenergins område.

Artikel 50

Järnvägens ansvarighet för sin personal

Järnvägen är ansvarig för sina anställda och för andra personer som den anlitar för att utföra befordringen.

Om emellertid någon av dessa anställda eller andra personer på begäran utfärdar en fraktsedel, gör en översättning eller utför någon annan tjänst som det inte åligger järnvägen att utföra, anses han handla på uppdrag av den person åt vilken tjänsten utförs.

Artikel 51

Andra grunder för anspråk

I alla de fall då de enhetliga rättsreglerna är tillämpliga får anspråk på ersättning, oavsett vilken grund som åberopas, göras gällande mot järnvägen endast under de förutsättningar och med de begränsningar som föreskrivs i dessa rättsregler.

Vad som nu har sagts gäller också i fråga om anspråk mot anställda och andra personer som järnvägen svarar för enligt artikel 50.

TITRE V EXERCICE DES DROITS

Article 52

Constatation de perte partielle ou d'avarie

§ 1. Lorsqu'une perte partielle ou une avarie est découverte ou présumée par le chemin de fer ou que l'ayant droit en allègue l'existence, le chemin de fer doit dresser sans délai et, si possible, en présence de l'ayant droit, un procès-verbal constatant, suivant la nature du dommage, l'état de la marchandise, sa masse et, autant que possible, l'importance du dommage, sa cause et le moment où il s'est produit.

Une copie de ce procès-verbal doit être remise gratuitement à l'ayant droit.

§ 2. Lorsque l'ayant droit n'accepte pas les constatations du procès-verbal, il peut demander que l'état et la masse de la marchandise ainsi que la cause et le montant du dommage soient constatés par un expert nommé par les parties ou par voie judiciaire. La procédure est soumise aux lois et règlements de l'Etat où la constatation a lieu.

Article 53

Réclamations

§ 1. Les réclamations relatives au contrat de transport doivent être adressées par écrit au chemin de fer désigné à l'article 55.

§ 2. Le droit de présenter une réclamation appartient aux personnes qui ont le droit d'actionner le chemin de fer en vertu de l'article 54.

§ 3. L'expéditeur, pour présenter la réclamation, doit produire le duplicata de la lettre de voiture. A défaut, il doit produire l'autorisation du destinataire ou apporter la preuve que celui-ci a refusé l'envoi.

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

§ 4. La lettre de voiture, le duplicata et les autres pièces que l'ayant droit juge utile de joindre à la réclamation doivent être présentés soit en originaux, soit en copies, celles-ci dûment légalisées si le chemin de fer le demande.

AVDELNING V FRAMSTÄLLANDE AV ANSPRÅK

Artikel 52

Fastställelse av att gods har skadats eller delvis gått förlorat

§ 1. Om järnvägen upptäcker eller får anledning anta att gods har skadats eller delvis gått förlorat eller om den som har rätt till godset påstår att detta är fallet, skall järnvägen genast och om möjligt i dennes närvaro upprätta en redogörelse i vilken allt efter skadans art anges godsets tillstånd och vikt samt, så långt möjligt, skadans omfattning, dess orsak och tidpunkten då den inträffade.

En avskrift av redogörelsen skall kostnadsfritt tillställas den som har rätt till godset.

§ 2. Om den som har rätt till godset inte godtar uppgifterna i redogörelsen, kan han begära att godsets tillstånd och vikt samt skadans orsak och storlek fastställs av en sakkunnig, som utses av parterna eller på rättslig väg. I fråga om förfarandet gäller bestämmelserna i den stat där utredningen äger rum.

Artikel 53

Ersättningsanspråk

§ 1. Anspråk med anledning av ett befordringsavtal skall framställas skriftligen hos den järnväg som anges i artikel 55.

§ 2. Behörighet att framställa anspråk tillkommer den som är behörig att föra talan mot järnvägen enligt artikel 54.

§ 3. När avsändaren framställer anspråk, skall han visa upp fraktsedelsdubblotten. Kan han inte det, skall han visa att mottagaren har lämnat sitt medgivande eller att denne har vägrat att ta emot försändelsen.

När mottagaren framställer anspråk, skall han visa upp fraktsedel, om den har lämnats ut till honom.

§ 4. Fraktsedel, fraktsedelsdubblotten och andra handlingar som den som framställer anspråk önskar foga till framställningen skall företes i original eller i avskrift som skall vara behörigen bestyrkt, om järnvägen begär det.

Lors du règlement de la réclamation, le chemin de fer peut exiger la présentation en original de la lettre de voiture, du duplicata ou du bulletin de remboursement en vue d'y porter la constatation du règlement.

Article 54

Personnes qui peuvent actionner le chemin de fer

§ 1. L'action judiciaire en restitution d'une somme payée en vertu du contrat de transport n'appartient qu'à celui qui a effectué le paiement.

§ 2. L'action judiciaire relative aux remboursements prévus à l'article 17 n'appartient qu'à l'expéditeur.

§ 3. Les autres actions judiciaires qui naissent du contrat de transport appartiennent :

a) à l'expéditeur jusqu'au moment où le destinataire a :

1° retiré la lettre de voiture,

2° accepté la marchandise, ou

3° fait valoir les droits qui lui appartiennent en vertu de l'article 28, § 4 ou de l'article 31;

b) au destinataire à partir du moment où il a :

1° retiré la lettre de voiture,

2° accepté la marchandise,

3° fait valoir les droits qui lui appartiennent en vertu de l'article 28, § 4, ou

4° fait valoir les droits qui lui appartiennent en vertu de l'article 31; toutefois, le droit d'exercer cette action est éteint dès que la personne désignée par le destinataire conformément à l'article 31, § 1 c) a retiré la lettre de voiture, accepté la marchandise ou fait valoir les droits qui lui appartiennent en vertu de l'article 28, § 4.

§ 4. L'expéditeur, pour exercer les actions, doit produire la duplicata de la lettre de voiture. A défaut, pour l'exercice des actions visées au § 3 a), il doit produire l'autorisation du destinataire ou apporter la preuve que celui-ci a refusé l'envoi.

La destinataire, pour exercer les actions, doit produire la lettre de voiture si elle lui a été remise.

Vid slutlig uppgörelse i fråga om ett anspråk får järnvägen fordra att fraktsedeln, fraktsedelsdubblotten eller efterkravsbeviset företes i original för att förses med påskrift om uppgörelsen.

Artikel 54

Behörighet att föra talan mot järnväg

§ 1. Talan mot järnvägen om återbetalning av ett belopp som har betalats på grund av befodringsavtalet får föras endast av den som har erlagt betalningen.

§ 2. Talan mot järnvägen om efterkrav enligt artikel 17 får föras endast av avsändaren.

§ 3. Annan talan mot järnvägen på grund av befodringsavtalet får föras av:

a) avsändaren till dess mottagaren har

1. övertagit fraktsedeln,

2. tagit emot godset, eller

3. gjort sina rättigheter gällande enligt artikel 28 § 4 eller artikel 31;

b) mottagaren från det att han har

1. övertagit fraktsedeln,

2. tagit emot godset,

3. gjort sina rättigheter gällande enligt artikel 28 § 4, eller

4. gjort sina rättigheter gällande enligt artikel 31, i vilket fall talerätten dock upphör så snart någon som har angetts av mottagaren enligt artikel 31 § 1 c) har antingen övertagit fraktsedeln eller tagit emot godset eller gjort sina rättigheter gällande enligt artikel 28 § 4.

§ 4. För att få föra talan är avsändaren skyldig att visa upp fraktsedelsdubblotten. Om han inte gör det, skall han för att få föra talan enligt § 3 a) visa att mottagaren har lämnat sitt medgivande eller att denne har vägrat att ta emot försändelsen.

För att få föra talan är mottagaren skyldig att visa upp fraktsedeln, om den har lämnats till honom.

*Article 55**Chemins de fer qui peuvent être actionnés*

§ 1. L'action judiciaire en restitution d'une somme payée en vertu du contrat de transport peut être exercée contre le chemin de fer qui a perçu cette somme ou contre celui au profit duquel elle a été perçue.

§ 2. L'action judiciaire relative au remboursement prévu à l'article 17 peut être exercée uniquement contre le chemin de fer expéditeur.

§ 3. Les autres actions judiciaires qui naissent du contrat de transport peuvent être exercées contre le chemin de fer expéditeur, contre le chemin de fer destinataire ou contre celui sur lequel s'est produit le fait générateur de l'action.

Le chemin de fer destinataire peut être actionné, même s'il n'a reçu ni la marchandise, ni la lettre de voiture.

§ 4. Si le demandeur a le choix entre plusieurs chemins de fer, son droit d'option s'éteint dès que l'action est intentée contre l'un d'eux.

§ 5. L'action judiciaire peut être exercée contre un chemin de fer autre que ceux visés aux §§ 1, 2 et 3, lorsqu'elle est présentée comme demande reconventionnelle ou comme exception dans l'instance relative à une demande principale fondée sur le même contrat de transport.

*Article 56**Compétence*

Les actions judiciaires fondées sur les Règles uniformes ne peuvent être intentées que devant la juridiction compétente de l'Etat dont relève le chemin de fer actionné, à moins qu'il n'en soit décidé autrement dans les accords entre Etats ou les actes de concession.

Lorsqu'un chemin de fer exploite des réseaux autonomes dans divers Etats, chacun de ces réseaux est considéré comme un chemin de fer distinct pour l'application de cet article.

*Artikel 55**Järnvägar mot vilka talan får föras*

§ 1. Talan om återbetalning av ett belopp som har erlagts på grund av ett befodringsavtal får föras mot den järnväg som har tagit emot beloppet eller mot den järnväg för vars räkning beloppet har tagits emot.

§ 2. Talan som gäller efterkrav enligt artikel 17 får föras uteslutande mot avsändningsjärnvägen.

§ 3. Annan talan på grund av befodringsavtalet får föras mot avsändningsjärnvägen, bestämmelsejärnvägen eller den järnväg på vars sträcka den omständighet har inträffat som talan grundas på.

En sådan talan får föras mot bestämmelsejärnvägen, även om denna inte har tagit emot vare sig godset eller fraktsedel.

§ 4. Om käranden har rätt att välja mellan flera järnvägar, upphör hans valrätt när talan väcks mot en av dessa.

§ 5. Som genkärsmål eller kvittningsinvändning får talan föras mot någon annan järnväg än de som avses i §§ 1, 2 och 3, om talan grundas på samma befodringsavtal som huvudyrkandet i målet.

*Artikel 56**Behörig domstol*

Talan som grundas på de enhetliga rättsreglerna får föras endast vid behörig domstol i den stat dit den järnväg hör som talan riktas mot, om inte något annat föreskrivs i en mellanstatlig överenskommelse eller i ett koncessionsbeslut.

Om en järnväg trafikerar flera självständiga nät i skilda stater, betraktas varje sådant nät som en järnväg för sig vid tillämpningen av denna artikel.

Article 57

Extinction de l'action contre le chemin de fer

§ 1. L'acceptation de la marchandise par l'ayant droit éteint toute action contre le chemin de fer née du contrat de transport en cas de perte partielle, d'avarie ou de dépassement du délai de livraison.

§ 2. Toutefois, l'action n'est pas éteinte :

a) en cas de perte partielle ou d'avarie, si

1° la perte ou l'avarie a été constatée avant l'acceptation de la marchandise par l'ayant droit conformément à l'article 52;

2° la constatation qui aurait dû être faite conformément à l'article 52 n'a été omise que par la faute du chemin de fer;

b) en cas de dommage non apparent dont l'existence est constatée après l'acceptation de la marchandise par l'ayant droit, si celui-ci

1° demande la constatation conformément à l'article 52 immédiatement après la découverte du dommage et au plus tard dans les sept jours qui suivent l'acceptation de la marchandise, et

2° prouve, en outre, que le dommage s'est produit entre l'acceptation ou transport et la livraison;

c) en cas de dépassement du délai de livraison, si l'ayant droit a, dans les soixante jours, fait valoir ses droits auprès de l'un des chemins de fer visés à l'article 55, § 3;

d) si l'ayant droit prouve que le dommage a pour cause un dol ou une faute lourde imputable au chemin de fer.

§ 3. Si la marchandise a été réexpédiée conformément à l'article 38, § 1, les actions en cas de perte partielle ou d'avarie nées de l'un des contrats de transport antérieurs s'éteignent comme s'il s'agissait d'un contrat unique.

Article 58

Prescription de l'action

§ 1. L'action née du contrat de transport est prescrite par un an.

Artikel 57

Förlust av rätten att framställa anspråk mot järnvägen

§ 1. När den som har rätt till ersättning tar emot godset, upphör rätten att på grund av befodringsavtalet föra talan mot järnvägen med anledning av att godset har gått förlorat delvis eller blivit skadat eller att leveransfristen har överskridits.

§ 2. Talerätten upphör dock inte:

a) vid delförlust eller skada, om

1. förlusten eller skadan har fastställts enligt artikel 52 innan den berättigade tog emot godset,

2. fastställelse som borde ha gjorts enligt artikel 52 har underlåtitts enbart på grund av fel eller försummelse från järnvägens sida;

b) vid skada som inte kan upptäckas utifrån och som har fastställts först efter det att den berättigade tog emot godset, om han

1. begär fastställelse enligt artikel 52 genast efter det att skadan upptäcktes och senast sju dagar efter det att godset togs emot, och

2. dessutom bevisar att skadan har uppkommit under tiden från det att godset togs emot till befordran och till dess att det lämnades ut;

c) vid överskridande av leveransfristen, om den berättigade inom 60 dagar har gjort sin rätt gällande hos någon av de järnvägar som anges i artikel 55 § 3;

d) om den berättigade visar, att skadan har orsakats genom uppsåt eller grov vårdslöshet från järnvägens sida.

§ 3. Om godset har nyinlämnats i enlighet med artikel 38 § 1, upphör talerätten vid delförlust eller skada med anledning av de föregående befodringsavtalen som om det gällde ett enda befodringsavtal.

Artikel 58

Preskription av anspråk

§ 1. Fordringar på grund av ett befodringsavtal preskriberas efter ett år.

Toutefois, la prescription est de deux ans s'il s'agit de l'action :

- a) en versement d'un remboursement perçu du destinataire par le chemin de fer;
- b) en versement du produit d'une vente effectuée par le chemin de fer;
- c) fondée sur un dommage ayant pour cause un dol;
- d) fondée sur un cas de fraude;
- e) fondée sur l'un des contrats de transport antérieurs à la réexpédition, dans le cas prévu à l'article 38, § 1.

§ 2. La prescription court pour l'action :

- a) en indemnité pour perte totale: du trentième jour qui suit l'expiration du délai de livraison;
- b) en indemnité pour perte partielle, avarie ou dépassement du délai de livraison : du jour où la livraison a eu lieu;
- c) en paiement ou en restitution du prix de transport, de frais accessoires, d'autres frais ou de surtaxes, ou en rectification en cas d'application irrégulière d'un tarif ou d'erreur dans le calcul ou la perception :

1° s'il y a eu paiement : du jour du paiement;

2° s'il n'y a pas eu paiement : du jour de l'acceptation de la marchandise au transport si le paiement incombe à l'expéditeur, ou du jour où le destinataire a retiré la lettre de voiture si le paiement lui incombe;

3° s'il s'agit de sommes affranchies à l'aide d'un bulletin d'affranchissement : du jour où le chemin de fer remet à l'expéditeur le compte de frais prévu à l'article 15, § 7; à défaut de cette remise, le délai pour les créances du chemin de fer court à partir du trentième jour qui suit l'expiration du délai de livraison;

d) du chemin de fer en paiement d'une somme payée par le destinataire aux lieu et place de l'expéditeur, ou vice versa, que le chemin de fer doit restituer à l'ayant droit : du jour de la demande de restitution;

e) relative au remboursement prévu à l'article 17: du trentième jour qui suit l'expiration du délai de livraison;

Preskriptionstiden är dock två år i fråga om en fordran som

- a) avser betalning av efterkrav som järnvägen har uppburit av mottagaren;
- b) avser betalning av överskott från en försäljning som har verkställts av järnvägen;
- c) avser skada som har orsakats uppsåtligt;
- d) grundas på svikligt förfarande;
- e) grundas på något av de befodringsavtal som har föregått nyinlämningen enligt artikel 38 § 1.

§ 2. Preskriptionstiden räknas i fråga om

- a) fordran på ersättning för totalförlust: från den trettionde dagen efter utgången av leveransfristen;
- b) fordran på ersättning för delförlust, skada eller överskridande av leveransfristen: från dagen för utlämningen;
- c) fordran på betalning eller återbetalning av befodringsavgifter, extra avgifter, andra kostnader eller tillägg eller fordran på gottgörelse när en tariff har tillämpats oriktigt eller något fel har begåtts vid beräkningen eller betalningen

1. om betalning har skett: från dagen för betalningen,

2. om betalning inte har skett: från den dag då godset togs emot till befodraren, om betalningen åligger avsändaren, eller från den dag då mottagaren övertog fraktsedeln, om han är betalningsskyldig.

3. om det är fråga om belopp enligt frakturnota: från den dag då järnvägen till avsändaren överlämnar den kostnadsavräkning som avses i artikel 15 § 7; om denna inte har överlämnats, räknas den frist inom vilken järnvägen skall göra sin fordran gällande från trettionde dagen efter leveransfristens utgång;

d) fordran från järnvägens sida i fråga om betalning av ett belopp som har erlagts av mottagaren i avsändarens ställe eller omvänt och som järnvägen är skyldig att betala tillbaka till den berättigade: från den dag då framställning om återbetalning gjordes till järnvägen;

e) fordran rörande efterkrav enligt artikel 17: från trettionde dagen efter leveranstidens utgång;

f) en versement du produit d'une vente : du jour de la vente;

g) en paiement d'un supplément de droit réclamé par les douanes ou d'autres autorités administratives : du jour de la demande de ces autorités;

h) dans tous les autres cas : du jour où le droit peut être exercé.

Le jour indiqué comme point de départ de la prescription n'est jamais compris dans le délai.

§ 3. En cas de réclamation adressée au chemin de fer conformément à l'article 53 avec les pièces justificatives nécessaires, la prescription est suspendue jusqu'au jour où le chemin de fer rejette la réclamation par écrit et restitue les pièces. En cas d'acceptation partielle de la réclamation, la prescription reprend son cours pour la partie de la réclamation qui reste litigieuse. La preuve de la réception de la réclamation ou de la réponse et celle de la restitution des pièces sont à la charge de la partie qui invoque ce fait.

Les réclamations ultérieures ayant le même objet ne suspendent pas la prescription.

§ 4. L'action prescrite ne peut plus être exercée, même sous forme d'une demande reconventionnelle ou d'une exception.

§ 5. Sous réserve des dispositions qui précèdent, la suspension et l'interruption de la prescription sont réglées par le droit national.

TITRE VI RAPPORTS DES CHEMINS DE FER EN- TRE EUX

Article 59

Règlement des comptes entre chemins de fer

§ 1. Tout chemin de fer qui a encaissé soit au départ, soit à l'arrivée, les frais ou autres créances résultant du contrat de transport, doit payer aux chemins de fer intéressés la part qui leur revient.

Les modalités de paiement sont fixées par accords entre chemins de fer.

§ 2. Sous réserve de ses droits contre l'expéditeur, le chemin de fer expéditeur est responsable du prix de transport et des autres

f) fordran på betalning av överskott från en försäljning: från försäljningsdagen;

g) fordran på betalning av tilläggsavgift som tullmyndighet eller någon annan förvaltningsmyndighet har begärt: från den dag då myndigheten framställde begäran;

h) fordran i andra fall: från den dag då fordringen kan göras gällande.

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

§ 3. Om krav mot järnvägen framställs i överensstämmelse med artikel 53 och de handlingar bifogas som behövs, görs uppehåll i preskriptionstiden till den dag då järnvägen skriftligen avslår kravet och återställer handlingarna. Medges kravet delvis, börjar preskriptionstiden åter att löpa för den del av kravet som alltjämt är tvistig. Skyldigheten att bevisa att krav eller svar därpå har tagits emot eller att handlingarna har lämnats tillbaka åvilar den part som påstår att detta har skett.

Ett förnyat krav som avser samma sak medför inte uppehåll i preskriptionstiden.

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

§ 5. Med undantag för vad som har sagts ovan gäller nationell rätt i fråga om förlängning av preskriptionstiden och preskriptionsavbrott.

AVDELNING VI JÄRNVÄGARNAS INBÖRDES FÖRHÅLLANDEN

Artikel 59

Avräkning mellan järnvägarna

§ 1. Varje järnväg som vid inlämning eller utlämning av gods har uppburit betalning för avgifter eller andra fordringar som grundas på befodringsavtalet är skyldig att till de berörda järnvägarna betala de andelar som tillkommer dem.

Betalningssättet bestäms i överenskommelser mellan järnvägarna.

§ 2. Med förbehåll för sina rättigheter i förhållande till avsändaren svarar avsändningsjärnvägen för befodringsavgifter och

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 en est responsable envers les chemins de fer ayant participé au transport et les autres intéressés.

§ 4. En cas de carence de paiement de l'un des chemins de fer constatée par l'Office central à la demande de l'un des chemins de fer créanciers, les conséquences en sont supportées par tous les autres chemins de fer ayant participé au transport, proportionnellement à leur part dans le prix de transport.

Le droit de recours contre le chemin de fer dont la carence a été constatée reste réservé.

Article 60

Recours en cas de perte ou d'avarie

§ 1. Le chemin de fer qui a payé une indemnité pour perte totale ou partielle ou pour avarie, en vertu des Règles uniformes, a un droit de recours contre les chemins de fer ayant participé au transport conformément aux dispositions suivantes :

a) le chemin de fer qui a causé le dommage en est seul responsable;

b) lorsque le dommage a été causé par plusieurs chemins de fer, chacun d'eux répond du dommage qu'il a causé; si la distinction est impossible, l'indemnité est répartie entre eux conformément au c);

c) s'il ne peut être prouvé que le dommage a été causé par un ou plusieurs chemins de fer, l'indemnité est répartie entre tous les chemins de fer ayant participé au transport, à l'exception de ceux qui prouvent que le dommage n'a pas été causé sur leurs lignes; la répartition est faite proportionnellement aux distances kilométriques d'application des tarifs.

§ 2. Dans le cas d'insolvabilité de l'un de ces chemins de fer, la part lui incombant et non payée par lui est répartie entre tous les autres chemins de fer ayant participé au transport, proportionnellement aux distances kilométriques d'application des tarifs.

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 befordringsavtalet, svarar den för dessa gentemot de järnvägar som har deltagit i befordringen och andra berörda.

§ 4. Om centralbyrån på begäran av en av de järnvägar som har en fordran har fastställt att någon järnväg brister i betalning, skall övriga järnvägar som har deltagit i befordringen svara för det belopp som inte har betalats i förhållande till vars och ens andel av befordringsavgiften.

Rätten till återkrav mot den järnväg som inte har betalat sin skuld kvarstår.

Artikel 60

Rätt till återkrav vid förlust eller skada

§ 1. Om en järnväg har betalat ersättning enligt de enhetliga rättsreglerna för att gods har gått förlorat helt eller delvis eller för att det har skadats, har järnvägen gentemot de järnvägar som har deltagit i befordringen rätt till återkrav enligt följande bestämmelser:

a) Den järnväg som har orsakat skadan är ensam ansvarig för den.

b) Om skadan har orsakats av flera järnvägar, svarar var och en av dem för den del av skadan som den järnvägen har orsakat. Om en sådan uppdelning inte kan göras, fördelas ersättningsskyldigheten mellan järnvägarna enligt c).

c) Om det inte kan visas att skadan har orsakats av en eller flera järnvägar, fördelas ersättningsskyldigheten mellan alla järnvägar som har deltagit i befordringen med undantag av dem som visar att skadan inte har orsakats på deras linjer. Fördelningen sker i förhållande till antalet tariffkilometer.

§ 2. Om någon av järnvägarna är på obestånd, skall vad den järnvägen inte betalar av sin andel fördelas mellan de övriga järnvägar som har deltagit i befordringen i förhållande till antalet tariffkilometer.

*Article 61**Recours en cas de dépassement du délai de livraison*

§ 1. L'article 60 est applicable en cas d'indemnité payée pour dépassement du délai de livraison. Si celui-ci a été causé par plusieurs chemins de fer, l'indemnité est répartie entre ces chemins de fer proportionnellement à la durée du retard sur leurs lignes respectives.

§ 2. Les délais de livraison fixés par l'article 27 sont partagés de la manière suivante :

a) lorsque deux chemins de fer ont participé au transport

1° le délai d'expédition est partagé par moitié;

2° le délai de transport est partagé proportionnellement aux distances kilométriques d'application des tarifs;

b) lorsque trois chemins de fer ou plus ont participé au transport

1° le délai d'expédition est partagé par moitié entre le chemin de fer expéditeur et le chemin de fer destinataire;

2° le délai de transport est partagé entre tous les chemins de fer :

– pour un tiers en parts égales,

– pour deux tiers proportionnellement aux distances kilométriques d'application des tarifs.

§ 3. Les délais supplémentaires auxquels un chemin de fer a droit lui sont attribués.

§ 4. Le temps écoulé entre la remise de la marchandise au chemin de fer et le point de départ du délai d'expédition est attribué exclusivement au chemin de fer expéditeur.

§ 5. Le partage ci-dessus n'est pris en considération que si le délai de livraison total n'a pas été observé.

*Article 62**Procédure de recours*

§ 1. Le bien-fondé du paiement effectué par le chemin de fer exerçant l'un des recours prévus aux articles 60 et 61 ne peut être contesté par le chemin de fer contre lequel le

*Artikel 61**Rätt till återkrav när leveransfristen överskrids*

§ 1. Artikel 60 är tillämplig i fråga om ersättning som har betalats för överskridande av leveransfristen. Om överskridandet har orsakats av flera järnvägar, skall ersättningskyldigheten fördelas mellan dessa järnvägar i förhållande till längden av den försening som för varje järnväg har uppkommit på dess sträcka.

§ 2. De leveransfrister som föreskrivs i artikel 27 skall delas på följande sätt:

a) när två järnvägar har deltagit i befordringen

1. delas expedieringsfristen i lika delar,

2. delas befordringsfristen i förhållande till antalet tariffkilometer;

b) när tre eller flera järnvägar har deltagit i befordringen

1. delas expedieringsfristen i lika delar mellan avsändnings- och bestämmelsejärnvägarna,

2. delas befordringsfristen mellan alla järnvägarna:

– såvitt gäller en tredjedel av fristen, i lika delar,

– såvitt gäller två tredjedelar av fristen, i förhållande till antalet tariffkilometer.

§ 3. De tilläggsfrister som en järnväg har rätt att tillgodoräkna sig skall tilldelas den järnvägen.

§ 4. Den tid som har förflutit mellan godsets inlämning till befordran hos järnvägen och expedieringsfristens början skall helt tilldelas avsändningsjärnvägen.

§ 5. Den fördelning som har angetts ovan skall företas endast om leveransfristen i sin helhet har överskridits.

*Artikel 62**Förfarandet i mål om återkrav*

§ 1. En järnväg, mot vilken återkrav riktas enligt artikel 60 eller 61, får inte bestrida det befogade i en betalning som den återkravssökande järnvägen har gjort, om ersättningsbe-

recours est exercé, lorsque l'indemnité a été fixée judiciairement et que ce dernier chemin de fer, dûment assigné, a été mis à même d'intervenir au procès. Le juge saisi de l'action principale fixe les délais impartis pour la signification de l'assignation et pour l'intervention.

§ 2. Le chemin de fer qui exerce son recours doit former sa demande dans une seule et même instance contre tous les chemins de fer avec lesquels il n'a pas transigé, sous peine de perdre son recours contre ceux qu'il n'aurait pas assignés.

§ 3. Le juge doit statuer par un seul et même jugement sur tous les recours dont il est saisi.

§ 4. Les chemins de fer actionnés ne peuvent exercer aucun recours ultérieur.

§ 5. Des recours ne peuvent pas être introduits dans l'instance relative à la demande en indemnité exercée par l'ayant droit au contrat de transport.

Article 63

Compétence pour les recours

§ 1. La juridiction du siège du chemin de fer contre lequel le recours s'exerce est exclusivement compétente pour toutes les actions en recours.

§ 2. Lorsque l'action doit être intentée contre plusieurs chemins de fer, le chemin de fer demandeur a le droit de choisir, entre les juridictions compétentes en vertu du § 1, celle devant laquelle il porte sa demande.

Article 64

Accords au sujet des recours

Les chemins de fer peuvent déroger par des accords aux dispositions de recours réciproques de ce Titre, à l'exception de celle de l'article 62, § 5.

loppet har fastställts av domstol och den järnväg mot vilken återkravet riktas har blivit behörigen underrättad om stämningsansökningen och beretts tillfälle att inträda som intervenient i målet. Domstolen i huvudmålet fastställer de frister inom vilka underrättelsen och ansökan om intervention skall göras.

§ 2. Den järnväg som utövar sin rätt till återkrav skall stämma in samtliga järnvägar med vilka den inte har gjort upp i godo i en och samma rättegång. I annat fall förlorar den rätten till återkrav mot de järnvägar som inte har stämts in.

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

§ 4. De instämde järnvägarna har inte rätt till ytterligare återkrav.

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

Artikel 63

Behörig domstol i mål om återkrav

§ 1. Behörig domstol i mål om återkrav är rätten i den ort där den järnväg mot vilken talan förs har sitt säte.

§ 2. Om käromålet avser flera järnvägar, har kärandejärnvägen rätt att välja mellan de domstolar som är behöriga enligt § 1.

Artikel 64

Överenskommelser i fråga om återkrav

Järnvägarna får komma överens om avvikelser från bestämmelserna i denna avdelning om inbördes återkrav med undantag av bestämmelsen i artikel 62 § 5.

TITRE VII DISPOSITIONS EXCEPTIONNELLES

Article 65

Dérogations temporaires

§ 1. Si la situation économique et financière d'un Etat est de nature à provoquer de graves difficultés pour l'application du Titre VI, chaque Etat peut déroger aux articles 15, 17 et 30 en décidant, pour certains trafics, que:

a) les envois au départ de cet Etat doivent être affranchis :

- 1° jusqu'à ses frontières, ou
- 2° au moins jusqu'à ses frontières :

b) les envois à destination de cet Etat doivent être affranchis au départ :

- 1° au moins jusqu'à ses frontières, pour autant que l'Etat de départ n'impose pas la restriction visée sous a) 1°, ou
- 2° au plus jusqu'à ses frontières :

c) les envois en provenance ou à destination de cet Etat ne peuvent être grevés d'aucun remboursement et que les débours ne sont pas admis, ou que les remboursements et les débours ne sont admis que dans certaines limites :

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 mêmes conditions, les Etats peuvent autoriser les chemins de fer à déroger aux articles 15, 17, 30 et 31 en décidant, pour leurs trafics reciproques, que:

a) les dispositions concernant le paiement des frais sont spécialement fixées après accord entre les chemins de fer intéressés ; toutefois, celles-ci ne peuvent définir de modalités non prévues à l'article 15 ;

b) certains ordres ultérieurs ne sont pas admis.

§ 3. Les mesures prises conformément aux §§ 1 et 2 sont communiquées à l'Office central.

Les mesures énumérées au § 1 entrent en vigueur au plus tôt à l'expiration d'un délai de huit jours à compter de la date de la lettre par laquelle l'Office central a notifié ces mesures aux autres Etats.

AVDELNING VII UNDANTAGSBESTÄMMELSER

Artikel 65

Tillfälliga avvikelser

§ 1. Om det ekonomiska och finansiella läget i en stat medför allvarliga svårigheter att tillämpa avdelning VI, får varje stat göra avvikelser från artiklarna 15, 17 och 30 genom att för viss trafik bestämma

a) att för försändelser från den staten kostnaderna skall vara betalda

1. till den statens gränser, eller
2. minst till den statens gränser ;

b) att för försändelser till den staten kostnaderna skall vara betalda vid avsändandet

1. minst till den statens gränser i den mån avsändningsstaten inte föreskriver den inskränkning som avses i a) 1, eller
2. längst till den statens gränser ;

c) att försändelser från eller till den staten inte får beläggas med efterkrav och att förskott inte får tillätas, eller att efterkrav och förskott får tillätas endast intill vissa belopp ;

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

§ 2. Under samma förutsättningar får staterna bemyndiga järnvägarna att göra avvikelser från artiklarna 15, 17, 30 och 31 genom att för deras inbördes trafik bestämma

a) att bestämmelserna rörande betalning av avgifter skall fastställas särskilt efter överenskommelse mellan de berörda järnvägarna ; i bestämmelserna får dock inte föreskrivas betalningssätt som inte nämns i artikel 15 ;

b) att vissa senare anvisningar inte är tillåtna.

§ 3. Åtgärder som har vidtagits enligt § 1 eller § 2 skall meddelas till centralbyrån.

Åtgärder som avses i § 1 träder i kraft tidigast åtta dagar från dagen för den skrivelse genom vilken centralbyrån har underrättat de andra staterna om åtgärderna.

Les mesures énumérées au § 2 entrent en vigueur au plus tôt à l'expiration d'un délai de deux jours à compter de la date de leur publication dans les Etats intéressés.

§ 4. Les envois en cours de route ne sont pas affectés par ces mesures.

Article 66

Dérogations

Les dispositions des Règles uniformes ne peuvent prévaloir contre celles que certains Etats sont amenés à prendre, dans le trafic entre eux, en application de certains traités tels que les Traités relatifs à la Communauté européenne du charbon et de l'acier et à la Communauté économique européenne.

Åtgärder som avses i § 2 träder i kraft tidigast två dagar från dagen för deras offentliggörande i berörda stater.

§ 4. Försändelser som är under befordran berörs inte av dessa åtgärder.

Artikel 66

Avvikelser

Vad som föreskrivs i de enhetliga rättsreglerna gäller inte i den mån det strider mot de bestämmelser som vissa stater meddelar för trafiken mellan sig vid tillämpningen av särskilda fördrag, såsom fördragen om den Europeiska kol- och stålgemenskapen och den Europeiska ekonomiska gemenskapen.

Annexe I

Bilaga I

Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID)

Reglemente om internationell järnvägsbefordran av farligt gods (RID)¹

¹ Bilagan, som omfattar över 400 trycksidor, införlivas inte med svensk rätt genom den föreslagna lagen om internationell järnvägstrafik. Den är därför utesluten här.

Annexe II

Bilaga II

Règlement concernant le transport international ferroviaire des wagons de particuliers (RIP)*Article premier**Objet du règlement*

§ 1. — Ce règlement s'applique à tous les transports de wagons de particuliers, vides ou chargés, admis au service international conformément à l'article 2 et remis au transport aux conditions des Règles uniformes CIM.

§ 2. — A défaut de dispositions spéciales dans ce règlement, les autres prescriptions des Règles uniformes sont applicables aux transports visés au § 1.

*Article 2**Admission des wagons au service international*

Pour être admis au service international, les wagons doivent être immatriculés au nom d'un particulier (personne physique ou autre sujet de droit) par un chemin de fer dont les lignes sont soumises aux Règles uniformes et munis par ce chemin de fer de la marque distinctive **P**.

Dans ce règlement, ce particulier, dont le nom doit être inscrit sur le wagon, est dénommé « titulaire ».

*Article 3**Utilisation des wagons*

L'expéditeur ne peut utiliser le wagon que pour le transport des marchandises auxquelles il est approprié selon le contrat d'immatriculation. L'expéditeur est seul responsable des conséquences résultant de l'inobservation de cette disposition.

*Article 4**Appareils spéciaux*

Si le wagon est muni d'appareils spéciaux (appareils réfrigérants, bassins à eau, méca-

Reglemente om internationell järnvägsbefordran av privatvagnar (RIP)*Artikel 1**Reglementets tillämpningsområde*

§ 1. Detta reglemente tillämpas på befordran av tomma eller lastade privatvagnar som enligt artikel 2 får sättas in i internationell trafik och som har lämnats in till befordran på de villkor som gäller enligt de enhetliga rättsreglerna CIM.

§ 2. Om det inte finns särskilda bestämmelser i detta reglemente, tillämpas de övriga bestämmelserna i de enhetliga rättsreglerna på sådan befordran som avses i § 1.

*Artikel 2**Godkännande av privatvagnar för internationell trafik*

För att få användas i internationell trafik skall privatvagnar vara registrerade i en enskilds (fysisk persons eller annat rättssubjekts) namn av en järnväg vars linjer omfattas av de enhetliga rättsreglerna och skall av denna järnväg ha försetts med märket **P**.

Den enskilde vars namn skall anges på vagnen benämns i detta reglemente "innehavaren".

*Artikel 3**Användning av privatvagnar*

En avsändare får använda privatvagnar endast för befordran av sådant gods som vagnen är inrättad för enligt registreringsavtalet. Användaren är ensam ansvarig för följderna av att denna bestämmelse inte iakttas.

*Artikel 4**Särskild utrustning*

Om en privatvagn är försedd med särskild utrustning (kylaggregat, vattenbehållare, ma-

nismes, etc.), il incombe à l'expéditeur d'en assurer ou d'en faire assurer le service. Cette obligation passe au destinataire à partir du moment où il a fait valoir ses droits conformément à l'article 28 ou à l'article 31 des Règles uniformes.

Article 5

Remise au transport

§ 1. — Le droit de remettre un wagon au transport appartient au titulaire.

Tout autre expéditeur d'un wagon, vide ou chargé, doit remettre à la gare expéditrice, en même temps que la lettre de voiture, une autorisation émanant du titulaire, laquelle peut viser plusieurs wagons.

Cette autorisation n'est pas exigible si cet expéditeur est le destinataire du wagon lors du transport précédent et si, avant la conclusion du nouveau contrat de transport, la gare n'a pas reçu du titulaire, par lettre, par télégramme ou par téléscripteur, l'interdiction d'expédier le ou les wagons sans son autorisation.

§ 2. — Sauf ordre contraire du titulaire, le chemin de fer est autorisé à renvoyer d'office à sa gare d'attache aux frais du titulaire, sous le couvert d'une lettre de voiture établie au nom et à l'adresse de ce dernier :

— tout wagon arrivé vide dont le chargement n'a pas été commencé dans les quinze jours comptés de sa mise à disposition ;

— tout wagon arrivé chargé qui, dans les huit jours comptés de la fin de son déchargement, n'a pas fait l'objet d'un nouvel envoi.

S'il n'use pas de cette faculté, le chemin de fer doit, dès l'expiration des délais fixés ci-dessus, aviser le titulaire de la situation de son wagon ; dans ce cas, le renvoi d'office du wagon ne peut pas être effectué dans les huit jours qui suivent celui de l'envoi de l'avis au titulaire.

Ce paragraphe ne s'applique ni aux wagons se trouvant dans le pays du réseau immatriculateur, ni aux wagons se trouvant sur les embranchements particuliers.

§ 3. — Le locataire dont le nom est inscrit sur le wagon avec l'assentiment du chemin de fer immatriculateur est, en ce qui concerne l'application de cet article, subrogé de plein droit au titulaire.

skineri, etc.) svarar avsändaren för utrustningens skötsel. Denna skyldighet går över på mottagaren så snart denne har gjort sina rättigheter enligt artikel 28 eller artikel 31 i de enhetliga rättsreglerna gällande.

Artikel 5

Inlämning för befordran

§ 1. Rätten att lämna in en privatvagn för befordran tillkommer innehavaren.

En avsändare av en tom eller lastad privatvagn skall, om han inte är innehavare, samtidigt med fraktsedeln till avsändningsstationen lämna ett bemyndigande från innehavaren. Bemyndigandet får avse flera vagnar.

Ett sådant bemyndigande fordras inte, om avsändaren är den som var mottagare av vagnen vid dess senast föregående sändning och avsändningsstationen inte innan det nya befodringsavtalet ingicks har tagit emot en underrättelse i brev, telegram eller telex om att innehavaren har förbjudit att vagnen eller vagnarna avsänds utan hans bemyndigande.

§ 2. Om innehavaren inte har föreskrivit något annat, får järnvägen — på innehavarens bekostnad och med en fraktsedel som är utfärdad i innehavarens namn och adresserad till denne — sända åter till hemstationen:

— vagnar som har ankommit tomma, om lastning inte har påbörjats inom 15 dagar efter det att vagnen ställdes till förfogande ;

— vagnar som har ankommit lastade och som inte har använts för en ny sändning inom åtta dagar från det att lossningen avslutades.

Om järnvägen inte utnyttjar möjligheten till återsändning, skall den vid utgången av de tidsfrister som anges ovan underrätta innehavaren om var vagnen finns; i ett sådant fall får vagnen inte sändas åter förrän åtta dagar har förflutit efter det att underrättelsen sändes.

Denna paragraf gäller inte vagnar som befinner sig i registreringsjärnvägens stat eller på ett enskilt sidospår.

§ 3. Den som har hyrt en vagn och vars namn är angivet på vagnen med registreringsjärnvägens godkännande träder i innehavarens ställe vid tillämpningen av denna artikel.

*Article 6**Inscriptions sur la lettre de voiture*

§ 1. — Outre les inscriptions prévues dans les Règles uniformes, l'expéditeur doit porter sur la lettre de voiture :

a) dans l'emplacement prévu pour la désignation de la marchandise,

— s'il s'agit d'un wagon vide, les mots « wagon P vide »,

— s'il s'agit d'un wagon chargé, après la désignation de la marchandise, les mots « chargé sur wagon P » ;

b) dans les emplacements de la lettre de voiture réservés à cet effet, les caractéristiques du wagon.

§ 2. — Si l'expéditeur d'un wagon vide désire obtenir une garantie particulière du délai de livraison, conformément à l'article 14, il doit porter, dans l'emplacement de la lettre de voiture réservé à ses déclarations, l'inscription « garantie particulière du délai de livraison ».

*Article 7**Intérêt à la livraison*

§ 1. — Les envois de wagons vides ne peuvent pas faire l'objet d'une déclaration d'intérêt à la livraison.

§ 2. — Pour un wagon chargé, la déclaration d'intérêt à la livraison ne produit d'effet qu'en ce qui concerne la marchandise chargée.

*Article 8**Remboursement et débours*

§ 1. — Les wagons vides ne peuvent être grevés ni d'un remboursement, ni de débours.

§ 2. — Les wagons chargés ne peuvent être grevés d'un remboursement que jusqu'à concurrence de la valeur de la marchandise chargée.

*Article 9**Prolongation du délai de livraison*

§ 1. — Le délai de livraison est prolongé non seulement dans les cas prévus à l'article 27, § 7 des Règles uniformes, mais également de la durée du séjour entraînée par une avarie du wagon, à moins que le chemin de fer ne

*Artikel 6**Uppgifter i fraktsedeln*

§ 1. Förutom de uppgifter som föreskrivs i de enhetliga rättsreglerna skall avsändaren föra in följande uppgifter i fraktsedeln:

a) på den plats som är avsedd för beskrivning av godset

— beträffande tomma vagnar, orden "tom P-vagn",

— beträffande lastade vagnar, efter beskrivningen av godset, orden "lastad P-vagn",

b) på den plats som är avsedd för detta, uppgift om vagnens särskilda kännetecken.

§ 2. Om avsändaren önskar få en särskild garanti enligt artikel 14 för leveransfristen, skall han på den plats i fraktsedeln som är avsedd för avsändarens uppgifter föra in uppgiften "särskild garanti för leveransfristen".

*Artikel 7**Leveransintresse*

§ 1. Leveransintresse får inte deklarerats för tomma vagnar.

§ 2. Vid befordran av lastade vagnar gäller deklARATIONEN om leveransintresse endast det lastade godset.

*Artikel 8**Efterkrav och förskott*

§ 1. Tomma vagnar får inte beläggas med efterkrav eller förskott.

§ 2. Lastade vagnar får beläggas med efterkrav till högst det lastade godsets värde.

*Artikel 9**Förlängning av leveransfristen*

§ 1. Förutom i de fall som avses i artikel 27 § 7 i de enhetliga rättsreglerna förlängs leveransfristen också med den tid under vilken befordringen har avbrutits på grund av skada på vagnen, om inte järnvägen är ansva-

soit responsable de cette avarie aux termes de l'article 12.

§ 2. — Lorsque la marchandise chargée sur le wagon avarié est transbordée dans un autre wagon, le séjour prend fin, pour la marchandise, au moment où, après transbordement, celle-ci peut être remise en route.

Article 10

Constatacion d'une avarie du wagon ou de perte de pièces

§ 1. — Lorsqu'une avarie du wagon ou une perte de pièces est découverte ou présumée par le chemin de fer ou que l'ayant droit en allègue l'existence, le chemin de fer doit dresser sans délai, conformément à l'article 52 des Règles uniformes, un procès-verbal constatant la nature de l'avarie ou de la perte et, autant que possible, sa cause et le moment où elle s'est produite.

Ce procès-verbal doit être adressé sans délai au chemin de fer immatriculateur, qui en transmet copie au titulaire. S'il s'agit d'un wagon sur lequel le nom d'un locataire est inscrit avec l'assentiment du chemin de fer immatriculateur, une copie du procès-verbal de constatation doit être adressée directement à ce locataire.

§ 2. — Si le wagon est chargé, un procès-verbal distinct doit être, le cas échéant, dressé pour la marchandise, conformément à l'article 52 des Règles uniformes.

Article 11

Avarie d'un wagon empêchant la continuation du transport

§ 1. En cas d'avarie empêchant la continuation du transport d'un wagon expédié vide ou mettant ce wagon hors d'état de prendre charge, la gare où l'avarie est constatée doit, sans délai, en aviser par télégramme ou par téléscripteur, l'expéditeur et le titulaire en indiquant, autant que possible, la nature de l'avarie.

§ 2. — Tout wagon vide retiré de la circulation doit être remis en état de circuler par le chemin de fer sauf si le wagon, en raison de la gravité des avaries, doit être chargé sur un autre wagon.

Pour rendre le wagon utilisable, le chemin de fer peut effectuer d'office des réparations

rig för skadan enligt artikel 12.

§ 2. Om godset lastas över från den skadade privatvagnen till en annan vagn, upphör förlängningen av leveransfristen för godset så snart det kan befordras vidare efter omlastningen.

Artikel 10

Fastställande av vagnskada eller förlust av vagnsdelar

§ 1. Om järnvägen upptäcker eller får anledning anta att en vagn har skadats eller att vagnsdelar har gått förlorade, eller om den berättigade påstår att detta är fallet, skall järnvägen genast upprätta en redogörelse enligt artikel 52 i de enhetliga rättsreglerna, i vilken anges skadans eller förlustens art samt, så långt möjligt, dess orsak och tidpunkten då den inträffade.

Redogörelsen skall genast sändas till registreringsjärnvägen, som skall sända en kopia till innehavaren. Om vagnen är uthyrd och hyresmannens namn är angivet på vagnen med registreringsjärnvägens godkännande, skall en kopia av redogörelsen sändas direkt till hyresmannen.

§ 2. Om vagnen är lastad, skall i förekommande fall upprättas en särskild redogörelse enligt artikel 52 i de enhetliga rättsreglerna.

Artikel 11

Vagnskada som hindrar vidare befordran

§ 1. Om en skada på en tom vagn hindrar att befordringen fortsätter eller gör det omöjligt att använda vagnen för befordran av gods, skall den station där skadan fastställs genast genom telegram eller telex underrätta avsändaren och innehavaren om skadan samt, så långt möjligt, om skadans art.

§ 2. Tomma vagnar som har tagits ur trafik skall av järnvägen försättas i trafikdugligt skick, om inte skadan är så allvarligt att vagnen måste lastas på en annan vagn.

För att göra vagnen trafikduglig får järnvägen utföra reparationer upp till en kostnad

jusqu'à concurrence de la somme fixée par le contrat d'immatriculation.

Ces dispositions sont applicables sans qu'il soit préjugé pour autant de la responsabilité.

§ 3. Lorsque le chemin de fer effectue des travaux de réparation conformément au § 2 et s'il est à prévoir que la durée d'exécution des travaux dépassera quatre jours, le chemin de fer demande, par télégramme ou par télécopieur, à l'expéditeur de lui faire connaître si le contrat de transport doit être poursuivi ou modifié après l'exécution des travaux.

A défaut d'instruction de l'expéditeur avant la fin des travaux, le contrat de transport est poursuivi.

§ 4. — Si le chemin de fer n'effectue pas d'office la réparation, la gare où l'avarie est constatée demande, sans délai et directement par télégramme ou par télécopieur, les instructions de l'expéditeur. Si l'expéditeur n'est pas en même temps le titulaire, copie de cette demande est envoyée sans délai par télégramme ou par télécopieur au titulaire.

A défaut d'instruction de l'expéditeur dans un délai de huit jours après la date de l'envoi du télégramme ou du message par télécopieur, le chemin de fer est autorisé, après avoir, le cas échéant, mis le wagon en état de circuler, à le renvoyer d'office à sa gare d'attache avec une lettre de voiture établie au nom et à l'adresse du titulaire.

Les motifs du renvoi doivent être inscrits sur la lettre de voiture après les mots « wagon P vide ».

§ 5. — En cas d'avarie empêchant la continuation du transport d'un wagon expédié chargé et si le déchargement est nécessaire, cet article s'applique au wagon déchargé.

Lorsque le wagon peut être réparé sans être déchargé, les §§ 1, 2, 3, 6 et 7 de cet article sont applicables.

§ 6. — Les frais de transport et autres frais survenus jusqu'à la gare où le wagon a été arrêté, les frais d'envoi de l'avis à l'expéditeur et au titulaire ainsi que ceux résultant éventuellement de l'exécution des instructions ou de l'envoi d'office du wagon à sa gare d'attache grèvent l'envoi.

§ 7. Le locataire dont le nom est inscrit sur le wagon avec l'assentiment du chemin de fer

som motsvarar det belopp som anges i registreringsavtalet.

Dessa bestämmelser är tillämpliga utan att därigenom ställning tas till vem som kan vara ansvarig för skadan.

§ 3. Om järnvägen utför reparationer enligt § 2 och det kan förutses att reparationerna kommer att ta mer än fyra dagar, skall järnvägen genom telegram eller telex begära att avsändaren ger järnvägen anvisning om huruvida befodringsavtalet skall fullföljas eller ändras när reparationerna har utförts.

Om avsändaren inte har lämnat någon anvisning innan reparationerna har slutförts, skall befodringsavtalet fullföljas.

§ 4. Om järnvägen inte själv ombesörjer reparationerna, skall den station där skadan fastställdes genast genom telegram eller telex begära anvisningar från avsändaren. Om avsändaren är någon annan än innehavaren, skall en avskrift av järnvägens begäran genast sändas till innehavaren genom telegram eller telex.

Om avsändaren inte har lämnat anvisningar inom åtta dagar från det att telegrammet eller telexet avsändes, får järnvägen — i förekommande fall efter det att vagnen har satts i trafikdugligt skick — själv sända vagnen åter till hemstationen med en fraktsedel som har utfärdats i innehavarens namn.

Skälen till att vagnen sänds åter skall anges i fraktsedeln efter uppgiften "tom P-vagn".

§ 5. Om en skada hindrar att befodrningen av en lastad vagn fortsätter, och om lossning behövs, skall denna artikel tillämpas på den lossade vagnen.

Om vagnen kan repareras utan att lossas, tillämpas §§ 1, 2, 3, 6 och 7 i denna artikel.

§ 6. Fraktkostnaderna och andra kostnader som har uppkommit fram till den station där vagnen togs ur trafik, kostnaderna för underrättelser till avsändaren och innehavaren samt de kostnader som har uppstått på grund av att järnvägen har följt anvisningar eller att vagnen har sänts tillbaka till hemstationen belastar sändningen.

§ 7. En hyresman, vars namn är angivet på vagnen med registreringsjärnvägens godkän-

immatriculateur est, en ce qui concerne l'application de cet article, subrogé de plein droit au titulaire.

Article 12

Responsabilité du chemin de fer en cas de perte ou d'avarie du wagon ou de ses pièces
Responsabilité du titulaire pour dommage causé par le wagon

§ 1. — En cas de perte ou d'avarie du wagon ou de ses pièces survenue à partir de l'acceptation au transport jusqu'à la livraison, le chemin de fer est responsable s'il ne prouve pas que le dommage ne résulte pas de sa faute.

§ 2. — En cas de perte du wagon, l'indemnité est limitée à la valeur du wagon, les éléments de cette valeur étant déterminés dans le contrat d'immatriculation.

En cas d'avarie, l'indemnité est calculée suivant les dispositions prévues au contrat d'immatriculation.

§ 3. — En cas de perte ou d'avarie d'accessoires amovibles, le chemin de fer n'est responsable que si ces accessoires sont inscrits sur les deux côtés du wagon. Le chemin de fer n'assume aucune responsabilité pour la perte ou l'avarie d'agrès d'outillage amovibles.

§ 4. — A moins que l'ayant droit ne prouve que les dommages ont été causés par une faute du chemin de fer, celui-ci n'est responsable

— des dommages survenus aux récipients en grès, verre, terre cuite, etc., que si ces dommages sont en corrélation avec une autre avarie du wagon dont le chemin de fer doit répondre d'après les dispositions qui précèdent;

— des dommages survenus aux récipients comportant des revêtements intérieurs (émaïl, ébonite, etc.) que si le récipient présente des traces d'avaries extérieures dont le chemin de fer doit répondre d'après les dispositions qui précèdent.

§ 5. — Le titulaire est subrogé de plein droit à l'expéditeur ou au destinataire en ce qui concerne le droit à indemnité en cas de perte ou d'avarie du wagon ou de ses pièces. Les réclamations administratives ne peuvent être adressées qu'au chemin de fer immatri-

nande, träder i innehavarens ställe vid tillämpningen av bestämmelserna i denna artikel.

Artikel 12

Järnvägens ansvarighet vid förlust eller skada på vagn eller vagndelar
Innehavarens ansvarighet för skador orsakade av en privatvagn

§ 1. När en vagn eller delar av en vagn har förlorats eller skadats under tiden från det att vagnen har tagits emot för befordran till dess att den har lämnats ut, är järnvägen ansvarig, om den inte visar att förlusten eller skadan inte har orsakats genom fel eller försummelse på järnvägens sida.

§ 2. Ersättningen för förlust av en vagn är begränsad till vagnens värde beräknat på det sätt som anges i registreringsavtalet.

Ersättningen för skada skall beräknas enligt vad som föreskrivs i registreringsavtalet.

§ 3. Järnvägen är ansvarig för förlust av eller skada på lösa vagndelar endast om delarna finns angivna på vagnens båda långsidor. Järnvägen är inte ansvarig för förlust av eller skada på lös maskinell utrustning.

§ 4. Om inte den berättigade visar att skadan har orsakats genom fel eller försummelse av järnvägen, är denna endast ansvarig

— såvitt gäller behållare av lera, glas, terrakotta o. dyl., om skadorna har uppkommit i samband med andra skador på vagnen för vilka järnvägen är ansvarig enligt de föregående bestämmelserna;

— såvitt gäller behållare med invändig beklädnad (emalj, ebonit etc.), om själva behållaren har spår av sådana yttre skador för vilka järnvägen är ansvarig enligt de föregående bestämmelserna.

§ 5. Innehavaren träder i avsändarens eller mottagarens ställe när det gäller rätten till ersättning vid förlust eller skada på vagn eller vagndelar. Krav får framställas endast hos registreringsjärnvägen. Talan vid domstol får väckas endast mot registreringsjärnvägen,

culateur et les actions ne peuvent être exercées que contre ce chemin de fer, subrogé lui-même de plein droit au chemin de fer responsable.

§ 6. — Les actions du chemin de fer contre le titulaire pour dommage causé par le wagon en cours de transport sont régies par le contrat d'immatriculation. Le chemin de fer immatriculateur est seul admis à faire valoir les droits des autres chemins de fer vis-à-vis du titulaire.

§ 7. — Les actions fondées sur les §§ 1 à 6 sont prescrites par trois ans.

Cette prescription court

— pour les actions du titulaire contre le chemin de fer fondées sur les §§ 1 à 5, du jour où la perte ou l'avarie du wagon a été constatée, compte tenu, le cas échéant, de l'application de l'article 13, § 1 ;

— pour les actions du chemin de fer contre le titulaire fondées sur le § 6, du jour où le dommage s'est produit.

Article 13

Présomption de perte de wagon

§ 1. — L'ayant droit peut, sans avoir à fournir d'autres preuves, considérer le wagon comme perdu quand il n'a pas été livré au destinataire ou tenu à sa disposition dans les trois mois qui suivent l'expiration du délai de livraison.

Ce délai est augmenté de la durée d'immobilisation du wagon pour toute cause non imputable au chemin de fer ou pour avarie.

§ 2. — Si le wagon considéré comme perdu est retrouvé après le paiement de l'indemnité, le titulaire peut exiger, dans un délai de six mois après l'avis qu'il en aura reçu par le chemin de fer immatriculateur, que le wagon lui soit remis, sans frais, à la gare d'attache contre restitution de l'indemnité.

Article 14

Indemnité en cas de dépassement du délai de livraison

§ 1. — Si le chemin de fer est responsable d'un dépassement du délai de livraison d'un wagon vide ou chargé, il doit payer à l'ayant

vilken träder i den ansvariga järnvägens ställe.

§ 6. Järnvägens talan mot innehavaren i anledning av skada som har orsakats av en privatvagn under befordran regleras i registreringsavtalet. Endast registreringsjärnvägen har rätt att göra andra järnvägars krav gällande mot innehavaren.

§ 7. Talan som grundas på §§ 1–6 preskriberas efter tre år.

Preskriptionstiden börjar löpa

— i de fall då innehavarens talan mot järnvägen grundas på §§ 1–5, från och med den dag då förlusten av eller skadan på vagnen fastställdes, i förekommande fall med beaktande av artikel 13 § 1 ;

— i de fall då järnvägens talan mot innehavaren grundas på § 6, från och med den dag då skadan uppkom.

Artikel 13

Antagande att en privatvagn har gått förlorad

§ 1. Den berättigade får utan att förete ytterligare bevis anse en vagn som förlorad, om den inte har lämnats ut till mottagaren eller ställts till dennes förfogande inom tre månader efter leveransfristens utgång.

Tremånadersfristen förlängs med den tid under vilken vagnen har stått stilla till följd av någon omständighet som inte beror på järnvägen eller till följd av skada.

§ 2. Om en vagn som har ansetts som förlorad kommer till rätta efter det att ersättning har erlagts, får innehavaren, inom sex månader från det att han tog emot en underrättelse därom från registreringsjärnvägen, begära att vagnen ställs till hans förfogande på hemstationen utan kostnad mot att ersättningen betalas tillbaka.

Artikel 14

Ersättning när leveransfristen överskrids

§ 1. Om järnvägen är ansvarig för att leveransfristen för en tom eller lastad vagn har överskridits, skall järnvägen betala ersättning

droit une indemnité forfaitaire par journée indivisible de retard, indépendamment de l'indemnité éventuellement due pour le dépassement du délai de livraison de la marchandise chargée.

Cette indemnité est fixée à :

a) 4,50 unités de compte pour les wagons modernes à bogies et pour les wagons assimilés, tels qu'ils sont définis dans le contrat d'immatriculation,

b) 3 unités de compte pour les autres wagons.

§ 2. — Si le dépassement du délai de livraison a pour cause un dol ou une faute lourde imputable au chemin de fer, le montant de l'indemnité forfaitaire est porté à 9 unités de compte par jour pour les wagons visés en a) du § 1 et à 6,50 unités de compte par jour pour les wagons visés en b) du même paragraphe.

§ 3. — L'expéditeur d'un wagon vide peut demander une garantie particulière du délai de livraison. Il est alors perçu une taxe d'une unité de compte par fraction indivisible de 100 km, avec minimum de 10 unités de compte. Cette taxe est toujours payée en totalité par l'expéditeur en cas de paiement des frais conformément à l'article 15, § 2, a) 4°, des Règles uniformes.

S'il y a dépassement du délai de livraison, le chemin de fer doit payer une indemnité forfaitaire de 9 unités de compte par jour pour les wagons visés en a) du § 1 et de 6,50 unités de compte par jour pour les wagons visés en b) du même paragraphe avec minimum de 20 unités de compte.

till den berättigade med ett bestämt belopp för varje påbörjad dygns försening, oavsett om ersättning för överskridande av leveransfristen skall erläggas för gods som har lastats på vagnen.

Ersättningen uppgår till

a) 4,50 beräkningsenheter för moderna boggivagnar och därmed jämställda vagnar, i enlighet med definitionerna i registreringsavtalet,

b) 3 beräkningsenheter för övriga vagnar.

§ 2. Om överskridandet av leveransfristen har orsakats genom uppsåt eller grov vårdslöshet på järnvägens sida, höjs ersättningen till 9 beräkningsenheter per dygn för sådana vagnar som avses i § 1 a) och till 6,50 beräkningsenheter per dygn för sådana vagnar som avses i § 1 b).

§ 3. Avsändaren av en tom vagn får kräva en särskild garanti för leveransfristen. I sådant fall utgår en särskild avgift på en beräkningsenhet för varje påbörjad sträcka på 100 kilometer, dock minst 10 beräkningsenheter. Denna avgift skall alltid i sin helhet erläggas av avsändaren, om frakten skall betalas i enlighet med artikel 15 § 2 a) 4 i de enhetliga rättsreglerna.

Om leveransfristen överskrids, är järnvägen skyldig att betala ersättning med 9 beräkningsenheter per dygn för sådana vagnar som avses i § 1 a) och med 6,50 beräkningsenheter för sådana vagnar som avses i § 1 b), dock minst 20 beräkningsenheter.

Annexe III

Bilaga III

Règlement concernant le transport international ferroviaire des conteneurs (RICO)

Reglemente om internationell järnvägsbefordran av containrar (RICO)

CHAPITRE PREMIER

KAPITEL I

GÉNÉRALITÉS

ALLMÄNT

Article premier

Artikel 1

Objet du règlement

Reglementets tillämpningsområde

§ 1. — Ce règlement s'applique aux conteneurs remis au transport aux conditions des Règles uniformes CIM.

§ 1. Detta reglemente tillämpas på containrar som har lämnats in till befordran enligt de enhetliga rättsreglerna CIM.

Ces conteneurs doivent appartenir au chemin de fer ou à des particuliers (personnes physiques ou autres sujets de droit), et dans ce dernier cas, être agréés par le chemin de fer ou répondre aux normes internationales de construction applicables aux grands conteneurs.

Containrar måste tillhöra en järnväg eller en enskild (fysisk person eller annat rättssubjekt); i det senare fallet måste de antingen vara godkända av järnvägen eller motsvara internationella konstruktionsnormer för storcontainrar.

§ 2. — Au sens de ce règlement, on entend par «conteneur» un engin de transport (cadre, citerne ou autre engin analogue)

§ 2. Med "container" avses i detta reglemente en transportbehållare (låda, tank eller liknande föremål) som

— de caractère permanent et, de ce fait, assez résistant pour permettre un usage répété,

— är av varaktig beskaffenhet och därför tillräckligt motståndskraftig för att kunna användas ett flertal gånger,

— spécialement conçu pour faciliter le transport des marchandises, sans rupture de charge, par un ou plusieurs modes de transport,

— är särskilt konstruerad för att underlätta godsbefordran med ett eller flera transportmedel utan avbrott för omlastning,

— muni de dispositifs facilitant la manutention et l'arrimage,

— är försedd med anordningar för att underlätta hantering och förankring,

— d'une capacité d'un m³ au moins et dont les dimensions n'excèdent pas celles qui sont fixées dans les prescriptions des chemins de fer.

— har en yttrevolym på minst 1 m³ och mått som inte överstiger dem som gäller enligt järnvägarnas föreskrifter.

On entend par «grands conteneurs» les conteneurs d'une capacité supérieure à 3 m³ et d'une longueur de 6 m (20 pieds anglais) et plus.

Med "storcontainer" avses en container med en volym som överstiger 3 m³ och en längd som uppgår till minst 6 meter (20 engelska fot).

Le terme «conteneur» couvre les accessoires et équipements du conteneur, selon sa catégorie, à condition qu'ils soient transportés avec celui-ci. Il ne couvre ni les véhicules, ni les accessoires et équipements des véhicules, ni les emballages usuels.

Beteckningen "container" omfattar även tillbehör och utrustning till en container av visst slag, under förutsättning att tillbehören och utrustningen befordras tillsammans med containern. Beteckningen omfattar inte fordon, tillbehör till fordon, utrustning till fordon eller sedvanliga förpackningar.

*Article 2**Dispositions générales*

§ 1. — Sauf dispositions contraires dans les tarifs, le contenu d'un conteneur ne peut faire l'objet que d'un seul contrat de transport.

§ 2. — A défaut de dispositions spéciales dans ce règlement, les autres dispositions des Règles uniformes sont applicables aux transports des conteneurs vides ou chargés.

*Article 3**Transports enlevés ou livrés à domicile*

Pour les conteneurs enlevés à domicile par le chemin de fer, le contrat de transport est conclu au domicile de l'expéditeur. Pour les conteneurs livrés à domicile, le contrat de transport prend fin au domicile du destinataire.

CHAPITRE II**CONTENEURS APPARTENANT AU CHEMIN DE FER***Article 4**Mise à disposition. Restitution. Taxes*

Pour l'utilisation des conteneurs, il peut être perçu une taxe dont le montant est fixé par les tarifs. Les tarifs fixent, en outre, les conditions dans lesquelles des conteneurs sont mis à disposition, le délai dans lequel ils doivent être restitués ainsi que les taxes qui sont perçues lorsque ce délai n'est pas respecté.

*Article 5**Inscriptions sur la lettre de voiture*

Outre les inscriptions prévues par les Règles uniformes, l'expéditeur doit porter sur la lettre de voiture, dans les emplacements prévus à cet effet, la catégorie, les marques, le numéro du conteneur, la tare en kilogrammes et, le cas échéant, les autres caractéristiques de l'engin.

La tare des conteneurs ne doit pas comprendre la masse des dispositifs spéciaux intérieurs et amovibles ayant un caractère d'emballage ou un caractère d'arrimage.

*Artikel 2**Allmänna föreskrifter*

§ 1. Om inte annat föreskrivs i tarifferna, får innehållet i en och samma container inte omfattas av mer än ett befodringsavtal.

§ 2. Om det inte finns särskilda bestämmelser i detta reglemente, tillämpas de övriga bestämmelserna i de enhetliga rättsreglerna på befodran av tomma eller lastade containrar.

*Artikel 3**Befodran från dörr till dörr*

För containrar som hämtas av järnvägen hos avsändaren anses befodringsavtalet träffat hos avsändaren. För containrar som lämnas hos mottagaren anses befodringsavtalet fullgjort hos denne.

KAPITEL II**CONTAINRAR SOM TILLHÖR JÄRNVÄGEN***Artikel 4**Utlämning. Återlämning. Avgifter*

För användning av containrar får tas ut en fast avgift vars storlek anges i tarifferna. I tarifferna föreskrivs vidare på vilka villkor containrar ställs till förfogande, inom vilken tid de måste återlämnas och vilka avgifter som tas ut om tiden överskrids.

*Artikel 5**Uppgifter i fraktsedeln*

Förutom de uppgifter som föreskrivs i de enhetliga rättsreglerna skall avsändaren på de platser i fraktsedeln som är avsedda för detta föra in uppgifter om containrens art, märkning, nummer, egenvikt i kilogram och, i förekommande fall, övriga kännetecken.

Containerns egenvikt omfattar inte vikten hos sådan inre lös specialutrustning som tjänar som förpackning eller är avsedd för förankring.

*Article 6**Manutention. Nettoyage*

Les conditions dans lesquelles les opérations de chargement et de déchargement des conteneurs doivent être effectuées sont fixées par les tarifs. Le chargement comprend non seulement la mise en place sur le wagon, mais encore les opérations accessoires, notamment l'arrimage des conteneurs.

Le destinataire est tenu de restituer les conteneurs en parfait état de propreté. S'il n'en est pas ainsi, le chemin de fer est en droit d'exiger le paiement d'une taxe dont le montant est fixé par les tarifs.

*Article 7**Réutilisation*

Les conteneurs livrés chargés ne peuvent être réutilisés par les destinataires pour de nouveaux transports qu'avec le consentement du chemin de fer destinataire.

*Article 8**Perte et avarie*

§ 1. — Celui qui accepte du chemin de fer un conteneur vide ou chargé est tenu de vérifier l'état de ce conteneur au moment où il est mis à sa disposition; il est responsable de tous les dommages qui sont constatés lors de la restitution du conteneur au chemin de fer et qui n'ont pas été signalés lors de la mise à disposition, à moins qu'il ne prouve que les dommages existaient lorsque le conteneur a été mis à disposition ou qu'ils résultent de circonstances qu'il ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier.

§ 2. — L'expéditeur est responsable de la perte ou de l'avarie d'un conteneur survenue pendant l'exécution du contrat de transport, lorsque celle-ci provient de son fait ou de celui de ses préposés.

§ 3. — Lorsque le conteneur n'est pas restitué dans les trente jours à compter du jour qui suit celui de sa remise à l'expéditeur ou au destinataire, le chemin de fer peut le considérer comme perdu et exiger le paiement de sa valeur.

*Artikel 6**Hantering. Rengöring*

I tarifferna regleras hur lastning och lossning av containrar skall ske. Lastningen omfattar inte bara lastningen på järnvägsvagnen, utan också övriga åtgärder, såsom förankring av containern.

Mottagaren är skyldig att återställa containern fullständigt rengjord. Om detta inte sker, har järnvägen rätt att ta ut en avgift med ett belopp som bestäms i tarifferna.

*Artikel 7**Återanvändning*

Containrar som lämnas ut lastade får inte återanvändas av mottagaren för en ny befordran utan mottagarjärnvägens medgivande.

*Artikel 8**Förlust och skada*

§ 1. Den som tar emot en tom eller lastad container från järnvägen är skyldig att fastställa i vilket skick containern är när den ställs till hans förfogande; han är ansvarig för alla skador som fastställs när containern återlämnas till järnvägen och som inte har anmärkts när den ställdes till hans förfogande, om han inte visar att skadorna fanns när containern ställdes till hans förfogande eller att de har orsakats av omständigheter som han inte hade kunnat undgå eller förebygga följderna av.

§ 2. Avsändaren är ansvarig för en sådan förlust av eller skada på en container som har uppstått medan befordringsavtalet fullgjordes, om förlusten eller skadan har orsakats av avsändaren eller någon som avsändaren har anlitat.

§ 3. Om containern inte har återlämnats inom 30 dagar från den dag då den lämnades ut till avsändaren eller mottagaren, får järnvägen anse att containern har gått förlorad och kräva ersättning för dess värde.

CHAPITRE III

CONTENEURS APPARTENANT A DES PARTICULIERS

Article 9

Agrément

Les conteneurs appartenant à des particuliers peuvent être agréés par un chemin de fer dont les lignes sont soumises aux Règles uniformes, s'ils satisfont, en ce qui concerne leur construction et leurs inscriptions, aux conditions prévues à cet effet. Les conteneurs agréés autres que les grands conteneurs sont munis, par le chemin de fer, de la marque distinctive **P**.

Article 10

Inscriptions sur la lettre de voiture

Outre les inscriptions prévues par les Règles uniformes, l'expéditeur doit porter sur la lettre de voiture, dans les emplacements réservés à cet effet, les inscriptions suivantes :

- la catégorie, le numéro, la tare en kilogrammes et, le cas échéant, les autres caractéristiques du conteneur,
- de plus, pour les conteneurs agréés, la marque du réseau qui a procédé à l'agrément et, sauf pour les grands conteneurs, la lettre « P »,
- enfin, pour les conteneurs vides, comme désignation de la marchandise, l'inscription « conteneur agréé vide » ou « grand conteneur vide ».

Article 11

Remboursement

Les conteneurs vides ne peuvent être grevés d'un remboursement.

Article 12

Appareils spéciaux

Si les conteneurs sont munis d'appareils spéciaux (appareils réfrigérants, bassins à eau, mécanismes, etc.), il incombe à l'expéditeur d'en assurer ou d'en faire assurer le service. Cette obligation passe au destinataire à partir du moment où il a fait valoir ses droits conformément à l'article 28 ou à l'article 31 des Règles uniformes.

KAPITEL III

CONTAINRAR SOM TILLHÖR ENSKILDA

Artikel 9

Godkännande

Containrar som tillhör enskilda kan godkännas av en järnväg, vars linjer omfattas av de enhetliga rättsreglerna, om containrarna uppfyller föreskrifterna om konstruktion och märkning. Andra godkända containrar än storcontainrar skall av järnvägen förses med märket **P**.

Artikel 10

Uppgifter i fraktsedeln

Förutom de uppgifter som föreskrivs i de enhetliga rättsreglerna skall avsändaren på de platser i fraktsedeln som är avsedda för detta föra in följande uppgifter:

- containerns art, nummer, egenvikt i kilogram och, i förekommande fall, övriga kännetecken,
- vidare, såvitt gäller godkända containrar, den godkännande järnvägens beteckning och, utom beträffande storcontainrar, bokstaven "P",
- slutligen, såvitt gäller tomma containrar, som beteckning på godset, antingen "godkänd tom container" eller "tom storcontainer".

Artikel 11

Efterkrav

Tomma containrar får inte beläggas med efterkrav.

Artikel 12

Särskild utrustning

Om en container är försedd med särskild utrustning (kylaggregat, vattenbehållare, maskineri, etc.), svarar avsändaren för utrustningens skötsel. Denna skyldighet går över på mottagaren så snart denne har gjort sina rättigheter enligt artikel 28 eller 31 i de enhetliga rättsreglerna gällande.

Article 13

Retour à vide ou réutilisation

Après livraison du conteneur et sauf conventions spéciales, le chemin de fer n'est pas obligé d'intervenir pour la remise au transport du conteneur vide en retour ou du conteneur réutilisé à charge.

Article 14

Indemnité en cas de perte ou d'avarie du conteneur

L'indemnité à payer selon l'article 40 des Règles uniformes pour la perte du conteneur est calculée d'après la valeur du conteneur.

L'indemnité à payer selon l'article 42 des Règles uniformes pour l'avarie du conteneur est calculée d'après les frais de réparation.

Article 15

Indemnité en cas de dépassement du délai de livraison

En cas de dépassement du délai de livraison, le chemin de fer peut, indépendamment des dispositions des Règles uniformes, par convention spéciale avec le propriétaire ou le locataire du conteneur, prévoir le paiement d'une indemnité particulière au propriétaire ou au locataire.

Artikel 13

Retursändning utan last eller återanvändning

Sedan containern har lämnats ut till mottagaren, svarar inte järnvägen för att containern sänds tom i retur eller används på nytt för lastning, om inte detta har överenskommits särskilt.

Artikel 14

Ersättning vid förlust av eller skada på containern

Ersättning för förlust av en container enligt artikel 40 i de enhetliga rättsreglerna skall beräknas efter containerns värde.

Ersättning för skada på en container enligt artikel 42 i de enhetliga rättsreglerna skall beräknas efter kostnaden för reparation.

Artikel 15

Ersättning när leveransfristen överskrids

Oavsett vad som föreskrivs i de enhetliga rättsreglerna får järnvägen genom en särskild överenskommelse med containerns ägare eller hyresman åta sig att betala särskild ersättning till denne, om leveransfristen överskrids.

Annexe IV

Bilaga IV

Règlement concernant le transport international ferroviaire des colis express (RIEx)**Reglemente om internationell järnvägsbefordran av expressgods (RIEx)**

§ 1. Ne sont considérées comme colis express que des marchandises transportées d'une manière particulièrement rapide aux conditions d'un tarif international.

Ne peuvent être admises comme colis express que les marchandises qui peuvent normalement être chargées dans le fourgon des trains de voyageurs. Les tarifs internationaux peuvent déroger à cette règle.

§ 2. Sont exclus du transport comme colis express les objets désignés à l'article 4 des Règles uniformes. Les matières et objets énumérés dans le RID ou ceux qui sont visés par les accords et clauses tarifaires conclus en vertu de l'article 5, § 2 des Règles uniformes, ne sont admis au transport comme colis express que si ce mode de transport est expressément prévu par le RID ou par lesdits accords ou clauses tarifaires. Les tarifs internationaux déterminent si d'autres marchandises peuvent également être exclues du transport ou être admises sous condition.

§ 3. Les colis express peuvent être remis au transport avec un document autre que celui qui est fixé en application de l'article 12, § 2 des Règles uniformes. Le modèle à utiliser et les inscriptions qui doivent ou peuvent y être portées sont déterminés par les tarifs internationaux. Ce document doit obligatoirement comporter :

- a) la désignation des gares expéditrice et destinataire;
- b) le nom et l'adresse de l'expéditeur et du destinataire ;
- c) la désignation de la marchandise ;
- d) le nombre des colis et la description de l'emballage ;
- e) l'énumération détaillée des pièces requises par les douanes ou d'autres autorités administratives, jointes au document de transport.

§ 4. Les colis express doivent être trans-

§ 1. Som expressgods anses endast sådant gods som enligt villkoren i en internationell tariff skall befordras särskilt snabbt.

Som expressgods tas endast sådant gods emot som normalt kan lastas i resgodsvagnar i personförande tåg. I de internationella tarifferna får föreskrivas avvikelser från denna regel.

§ 2. Som expressgods befordras inte sådant gods som anges i artikel 4 i de enhetliga rättsreglerna. Ämnen och föremål som anges i RID eller som anges i sådana överenskommelser eller tariffvillkor som har tillkommit med stöd av artikel 5 § 2 i de enhetliga rättsreglerna får befordras som expressgods endast om detta är uttryckligen medgivet i RID eller i de nämnda överenskommelserna eller tariffvillkoren. I de internationella tarifferna regleras om även andra godsslag kan uteslutas från befordran som expressgods eller tas emot för sådan befordran endast på vissa villkor.

§ 3. Expressgods får lämnas in till befordran med en annan transporthandling än sådan som avses i artikel 12 § 2 i de enhetliga rättsreglerna. Den blankett som skall användas och de uppgifter som skall föras in eller får föras in fastställs genom de internationella tarifferna. Transporthandlingen skall dock innehålla:

- a) uppgifter om avsändningsstationen och bestämelsestationen;
- b) avsändarens och mottagarens namn och adress;
- c) en beskrivning av godset;
- d) uppgifter om antalet kollin och om förpackningens art;
- e) en noggrann förteckning över sådana handlingar som krävs av tullmyndigheter eller andra förvaltningsmyndigheter och som är fogade vid transporthandlingen.

§ 4. Expressgods skall befordras med

portés par des moyens rapides dans les délais prévus aux tarifs internationaux. Les délais de livraison doivent, en tout cas, être plus réduits que les délais appliqués aux envois en grande vitesse.

§ 5. Les tarifs internationaux peuvent aussi prévoir des dérogations aux Règles uniformes autres que celles qui sont spécifiées ci-dessus. Il ne peut toutefois pas être dérogé aux articles 35 à 38, 40 à 42, 44 et 47 à 58 des Règles uniformes.

§ 6. Si les dispositions qui précèdent et celles des tarifs internationaux ne s'y opposent pas, les Règles uniformes sont applicables au transport des colis express.

snabba transportmedel inom de frister som föreskrivs i de internationella tarifferna. Leveransfristerna skall alltid vara kortare än de frister som gäller för ilgodssändningar.

§ 5. De internationella tarifferna får innehålla även andra avvikelser från de enhetliga rättsreglerna än de som har angetts ovan. Avvikelser får dock inte göras från artiklarna 35–38, 40–42, 44 och 47–58 i de enhetliga rättsreglerna.

§ 6. Om annat inte följer av ovanstående bestämmelser eller av de internationella tarifferna tillämpas de enhetliga rättsreglerna på befordran av expressgodis.

2 Förslag till

Lag om ändring i järnvägstrafiklagen (1984: 000)

Härigenom föreskrivs att 1 kap. 5 §, 2 kap. 5, 8 och 9 §§, 3 kap. 1 §, 4 kap. 1 § och 6 kap. 2 och 5 §§ järnvägstrafiklagen (1984: 000)¹ skall ha nedan angivna lydelse.

1 kap. 5 §

Nuvarande lydelse

Den som har en fordran på ersättning enligt denna lag eller en annan fordran på betalning på grund av befodringsavtal som avses i lagen förlorar rätten att kräva ut sin fordran, om han inte väcker talan inom den preskriptionstid som anges i andra eller tredje stycket.

Preskriptionstiden är

vid dödsfall	tre år från dödsfallet, dock inte längre än fem år från den händelse som ledde till dödsfallet,
vid personskada som inte har lett till döden	tre år från den händelse som orsakade skadan,
vid sakskada när fordringen rör avtal om befordran av gods eller inskrivet resgods	ett år från dagen då godset eller resgodset lämnades ut eller, om det inte har lämnats ut, från den dag då det senast skulle ha lämnats ut,
vid sakskada i andra fall	tre år från den händelse som orsakade skadan,
för annan fordran	ett år från det att fordringen uppkom.

När fordran avser sakskada och rör avtal om befordran av gods eller inskrivet resgods eller när den avser annat än person- eller sakskada är dock preskriptionstiden tre år, om järnvägen eller någon som järnvägen ansvarar för enligt 4 § har orsakat skadan uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet.

Om tiden för talan har försuttits, får fordran inte heller göras gällande på annat sätt, såsom genom genkärsmål eller yrkande om kvittning.

De särskilda reglerna om preskription i denna paragraf gäller inte, om en fordran görs gällande mot någon på grund av dennes brottsliga förfarande och fordringen inte rör sådan internationell befordran som avses i 2 kap.

Föreslagen lydelse

Den som har en fordran på ersättning enligt denna lag eller en annan fordran på betalning på grund av befodringsavtal som avses i lagen förlorar rätten att kräva ut sin fordran, om han inte väcker talan inom den preskriptionstid som anges i andra eller tredje stycket.

¹ Med "Nuvarande lydelse" förstås i det följande lydelsen enligt prop. 1983/84: 117.

Föreslagen lydelse

Preskriptionstiden är

vid dödsfall	tre år från dödsfallet, dock inte längre än fem år från den händelse som ledde till dödsfallet,
vid personskada som inte har lett till döden	tre år från den händelse som orsakade skadan,
<i>vid sådan sakskada som avses i 2 kap. 2 §, om den resande har avlidit till följd av den skadevällande händelsen</i>	<i>tre år från dödsfallet, dock inte längre än fem år från den skadevällande händelsen,</i>
vid sakskada när fordringen rör avtal om befordran av gods eller inskrivet resgods	ett år från dagen då godset eller resgodset lämnades ut eller, om det inte har lämnats ut, från den dag då det senast skulle ha lämnats ut,
vid sakskada i andra fall	tre år från den händelse som orsakade skadan,
för annan fordran	ett år från det att fordringen uppkom.

När fordran avser sakskada och rör avtal om befordran av gods eller inskrivet resgods eller när den avser annat än person- eller sakskada är dock preskriptionstiden tre år, om järnvägen eller någon som järnvägen ansvarar för enligt 4 § har orsakat skadan uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet.

Om tiden för talan har försuttits, får fordran inte heller göras gällande på annat sätt, såsom genom genkärsmål eller yrkande om kvittning.

De särskilda reglerna om preskription i denna paragraf gäller inte, om en fordran görs gällande mot någon på grund av dennes brottsliga förfarande och fordringen inte rör sådan internationell befordran som avses i 2 kap.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 kap. 5 §

Bestämmelserna i 6–13 §§ gäller endast i fråga om sådan färd enligt internationell befodringshandling som avses i *tilläggskonventionen den 26 februari 1966 till det internationella fördraget om befodran med järnväg av resande och resgods* (internationell befodran).

Bestämmelserna i 6–13 §§ gäller endast i fråga om sådan färd enligt internationell befodringshandling som avses i *bihang A till fördraget den 9 maj 1980 om internationell järnvägstrafik* (internationell befodran).

2 kap. 8 §

Om järnvägen vid internationell befodran har ådragit sig ersättningsskyldighet enligt 2 § första stycket, skall vid tillämpningen av 4 § andra stycket i stället för hälften av basbeloppet gälla ett belopp om

Om järnvägen vid internationell befodran har ådragit sig ersättningsskyldighet enligt 2 § första stycket *och den resande varken var svensk medborgare eller hade hemvist i Sverige*, skall vid tillämpning-

Nuvarande lydelse

2000 francs. Med franc förstås en guldfranc med en vikt av tio trettiendels gram och niohundra tusendelars finhet.

Regeringen kungör motvärdet av franc uttryckt i de av Internationella valutafonden använda särskilda dragningsrätterna.

Omräkning från särskilda dragningsrätter till svenskt mynt skall ske efter kursen den dag då dom meddelas eller en annan dag som parterna har kommit överens om. Kronans värde skall bestämmas i enlighet med den beräkningsmetod som Internationella valutafonden den dagen tillämpar för sin verksamhet och sina transaktioner.

Föreslagen lydelse

en av 4 § andra stycket i stället för hälften av basbeloppet gälla ett belopp motsvarande 700 särskilda dragningsrätter. Med särskilda dragningsrätter förstås de av Internationella valutafonden använda särskilda dragningsrätterna (SDR).

Omräkning av SDR till svenskt mynt skall ske efter kursen den dag då dom meddelas eller en annan dag som parterna har kommit överens om. Kronans värde skall bestämmas i enlighet med den beräkningsmetod som Internationella valutafonden den dagen tillämpar för sin verksamhet och sina transaktioner.

2 kap. 9 §

På en fordran som avser ersättning enligt 1 § eller 2 § första stycket utgår ränta med fem procent per år från och med den dag då det förfarande som avses i 12 § inleddes eller, om något sådant förfarande inte har inletts, från och med den dag då talan väcktes. Om ersättningen avser kostnader vid personskada, inkomstförlust eller förlust av underhåll, utgår dock ränta först från och med den dag då järnvägen fick tillgång till den utredning som behövs för att ersättningens belopp skall kunna bestämmas.

På en fordran som avser ersättning enligt 1 § eller 2 § första stycket utgår ränta enligt 6 § räntelagen (1975:635), om den resande var svensk medborgare eller hade hemvist i Sverige. I annat fall utgår ränta med fem procent per år. Röntan utgår från och med den dag då det förfarande som avses i 12 § inleddes eller, om något sådant förfarande inte har inletts, från och med den dag då talan väcktes. Om ersättningen avser kostnader vid personskada, inkomstförlust eller förlust av underhåll, utgår dock ränta först från och med den dag då de omständigheter inträffade som läggs till grund för beräkning av ersättningens belopp.

3 kap. 1 §

Detta kapitel tillämpas på sådan godsbefordran med järnväg i allmän inrikes trafik som sker mot betalning. Har avtal träffats om sådan befordran, tillämpas kapitlet på befordringen även när järnvägen ombesörjer denna med vägfordon.

På godsbefordran i trafik med utlandet tillämpas kapitlet endast om

På godsbefordran i trafik med utlandet tillämpas kapitlet endast om

Nuvarande lydelse

annat inte följer av *det internationella fördraget om godsbefordran med järnväg (CIM)*.

Föreslagen lydelse

annat inte följer av *fördraget den 9 maj 1980 om internationell järnvägstrafik*.

4 kap. 1 §

Detta kapitel tillämpas på resgods som har inskrivits för befordran med järnväg i allmän inrikes trafik. På befordran i trafik med utlandet tillämpas kapitlet endast om annat inte följer av *det internationella fördraget om befordran med järnväg av resande och resgods (CIV)*.

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

Skall befordringen utföras av två eller flera järnvägar efter varandra, gäller kapitlet i tillämpliga delar för samtliga järnvägar.

6 kap. 2 §

Om någon har fört ett maskindrivet spårfordon på järnväg eller tunnelbana och därvid har varit så påverkad av alkoholhaltiga drycker eller annat berusningsmedel att det måste antas att han inte kunde föra fordonet på betryggande sätt, skall han dömas till fängelse i högst ett år eller, om omständigheterna är mildrande, till böter.

Den som har fört ett sådant maskindrivet spårfordon som avses i första stycket efter att ha förtärt alkoholhaltiga drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen i hans blod under eller efter färden uppgick till 1,5 promille eller däröver, skall anses ha varit så påverkad under färden som anges i första stycket.

Är det inte styrkt att den som har fört ett sådant maskindrivet spårfordon som avses i första stycket har varit så påverkad som anges där, men har han fört fordonet efter att ha förtärt alkoholhaltiga drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen i hans blod under eller efter färden uppgick till 0,5 men inte 1,5 promille, skall han dömas till böter eller fängelse i högst sex månader.

Den som för ett maskindrivet spårfordon på järnväg eller tunnelbana efter att ha förtärt alkoholhaltiga drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen i hans blod under eller efter färden uppgår till minst 0,4 promille döms till böter eller fängelse i högst ett år.

Vad som sägs i första stycket gäller också den som vid förande av ett maskindrivet spårfordon på järnväg eller tunnelbana är så påverkad av alkoholhaltiga drycker att det kan antas att han inte på betryggande sätt kan föra fordonet. Detsamma gäller om föraren på motsvarande sätt är påverkad av något annat medel.

Nuvarande lydelse

Vad som sägs i första stycket gäller också den som i annat fall vid järnväg eller tunnelbana har fullgjort tjänst, i vilken ingår uppgifter av väsentlig betydelse för säkerheten, och därvid har varit så påverkad av berusningsmedel att det måste antas att han inte kunde utföra dessa uppgifter på betryggande sätt.

Föreslagen lydelse

Till straff som anges i första stycket skall också dömas den som i annat fall vid järnväg eller tunnelbana fullgör tjänst, i vilken ingår uppgifter av väsentlig betydelse för säkerheten, och därvid är så påverkad av alkoholhaltiga drycker eller något annat medel att det kan antas att han inte kan utföra dessa uppgifter på betryggande sätt.

6 kap. 5 §

Järnvägen får undersöka innehållet i resgodskollin eller godssändningar, om innehållet är okänt för järnvägen och det finns skäl att misstänka att de innehåller något som kan äventyra säkerheten i järnvägsdriften.

Kan det med fog antas att resgods innehåller något som järnvägen har förklarat att den inte befordrar på det sätt som är i fråga eller att innehållet i en godssändning inte motsvarar de uppgifter som avsändaren har lämnat om det, får järnvägen undersöka resgodsets eller sändningens innehåll. Detta gäller även om järnvägen inte har förbehållit sig det i befordringsavtalet.

Undersökningar bör företas i vittnes närvaro. Vid en undersökning enligt andra stycket skall om möjligt den resande eller, om undersökningen avser gods, avsändaren eller mottagaren beredas tillfälle att närvara.

För befordran av inskrivet resgods i sådan trafik med utlandet som avses i bihang A till fördraget den 9 maj 1980 om internationell järnvägstrafik gäller i stället vad som sägs där.

Denna lag träder i kraft den 1 maj 1985.

3 Förslag till

Lag om ändring i lagen (1974: 610) om inrikes vägtransport

Härigenom föreskrivs att 2 § lagen (1974: 610) om inrikes vägtransport skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 §

Lagen skall ej tillämpas på postbefordran, begravningstransporter eller befordran av flyttsaker.

Lagen skall *ej* heller tillämpas på sådan befordran på väg som är underkastad *det internationella fördraget om godsbefordran på järnväg (CIM)* eller som järnväg i annat fall utför inom Sverige till fullgörande av avtal om befordran av gods på järnväg.

Lagen skall *inte* heller tillämpas på sådan befordran på väg som är underkastad *fördraget den 9 maj 1980 om internationell järnvägstrafik* eller som *en järnväg* i annat fall utför inom Sverige till fullgörande av avtal om befordran av gods på järnväg.

Denna lag träder i kraft den 1 maj 1985.

4 Förslag till**Lag om ändring i lagen (1976: 661) om immunitet och privilegier i vissa fall**

Härigenom föreskrivs att bilagan till lagen (1976: 661) om immunitet och privilegier i vissa fall skall ha nedan angivna lydelse.

*Bilaga*¹

Immunitet och/eller privilegier gäller för följande		Tillämplig internationell överenskommelse
Internationella organ	Fysiska personer	
33 Mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik (OTIF)	Medlemsstaternas representanter i organisationen, personer med tjänst hos organisationen och sakkunniga utsedda av organisationen	Fördraget den 9 maj 1980 om internationell järnvägstrafik (COTIF)

Denna lag träder i kraft den 1 maj 1985.

¹ Bilagan omtryckt 1979: 9. Senaste lydelse 1984: 432.

5 Förslag till

Lag om ändring i körkortslagen (1977: 477)

Häri genom föreskrivs att 16, 21 och 22 §§ körkortslagen (1977: 477)¹ skall ha nedan angivna lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

16 §

Ett körkort skall återkallas

1. om körkortshavaren har brutit mot 1 § andra stycket, 4 § eller 4 a § lagen (1951: 649) om straff för vissa trafikbrott,

2. om körkortshavaren har brutit mot 5 § *samma lag* och överträdelsen inte kan anses som ringa,

3. om körkortshavaren genom upprepade förseelser i väsentlig grad har visat bristande vilja eller förmåga att rätta sig efter de bestämmelser som gäller i trafikens eller trafiksäkerhetens intresse för förare av motordrivet fordon eller spårvagn,

4. om körkortshavaren i annat fall har brutit mot en från trafiksäkerhetssynpunkt väsentlig regel vid förande av ett motordrivet fordon eller en spårvagn och överträdelsen inte kan anses som ringa,

5. om körkortshavaren på grund av opålitlighet i nykterhetskänslighet ej bör ha körkort,

6. om det med hänsyn till brottslig gärning som körkortshavaren har gjort sig skyldig till kan antagas att han ej kommer att respektera trafikreglerna och visa hänsyn, omdöme och ansvar i trafiken eller om han på grund av sina personliga förhållanden i övrigt ej kan anses lämplig som förare av körkortspliktigt fordon,

7. om körkortshavarens förutsättningar för rätt att föra körkortspliktigt fordon är så väsentligt begränsade genom sjukdom, skada eller dylikt att han från trafiksäkerhetssynpunkt ej vidare bör ha körkort,

8. om körkortshavaren ej följer föreläggande att ge in läkarintyg eller bevis om godkänt förarprov,

9. om körkortshavaren ej följer föreläggande att förnya körkort,

10. om körkortshavaren begär att körkortet skall återkallas.

Ett körkort skall återkallas

1. om körkortshavaren har brutit mot 1 § andra stycket, 4 § eller 4 a § lagen (1951: 649) om straff för vissa trafikbrott *eller 6 kap. 2 § första eller andra stycket järnvägs- trafiklagen (1984: 000)*,

2. om körkortshavaren har brutit mot 5 § *lagen om straff för vissa trafikbrott* och överträdelsen inte kan anses som ringa,

21 §

Om det vid prövningen av en ansökan om förhandsbesked eller körkortstillstånd finns hinder mot att meddela körkortstillstånd på grund av sökandens personliga förhållanden eller om ett körkort eller ett

Om det vid prövningen av en ansökan om förhandsbesked eller körkortstillstånd finns hinder mot att meddela körkortstillstånd på grund av sökandens personliga förhållanden eller om ett körkort eller ett

¹ Med "Nuvarande lydelse" förstås i det följande lydelsen enligt prop. 1984/85: 21.

Nuvarande lydelse

körkortstillstånd återkallas med stöd av 16 § 1–6, skall en spärrtid på lägst en månad och högst tre år bestämmas. Vid brott som avses i 1 § andra stycket, 4 § andra stycket eller 4 a § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott skall spärrtiden bestämmas till lägst ett år. Detsamma skall gälla vid brott som avses i 4 § första stycket *nämnda lag*, om körkortshavaren före färdens slut förtärt alkoholhaltiga drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen i hans blod uppgick till minst 1,5 promille.

Föreslagen lydelse

körkortstillstånd återkallas med stöd av 16 § 1–6, skall en spärrtid på lägst en månad och högst tre år bestämmas. Vid brott som avses i 1 § andra stycket, 4 § andra stycket eller 4 a § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott *eller 6 kap. 2 § andra stycket järnvägstrafiklagen (1984:000)* skall spärrtiden bestämmas till lägst ett år. Detsamma skall gälla vid brott som avses i 4 § första stycket *lagen om straff för vissa trafikbrott eller 6 kap. 2 § första stycket järnvägstrafiklagen (1984:000)* om körkortshavaren före färdens slut *har* förtärt alkoholhaltiga drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen i hans blod uppgick till minst 1,5 promille.

22 §

I stället för att körkortet återkallas skall körkortshavaren meddelas varning i sådana fall som avses i 16 § 2–6, om varningen av särskilda skäl kan anses vara en tillräcklig åtgärd.

Om körkortshavaren har brutit mot 4 § första stycket lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott men inte före färdens slut hade förtärt alkoholhaltiga drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen i hans blod under eller efter färden uppgick till 0,8 promille, får varning meddelas honom i stället för återkallelse om omständigheterna är mildrande.

Om körkortshavaren har brutit mot 4 § första stycket lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott *eller 6 kap. 2 § första stycket järnvägstrafiklagen (1984:000)* men inte före färdens slut hade förtärt alkoholhaltiga drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen i hans blod under eller efter färden uppgick till 0,8 promille, får varning meddelas honom i stället för återkallelse om omständigheterna är mildrande.

Denna lag träder i kraft den 1 maj 1985.

JUSTITIEDEPARTEMENTET

Utdrag
PROTOKOLL
vid regeringssammanträde
1984-05-17

Närvarande: statsministern Palme, och statsråden Lundkvist, Sigurdson, Gustafsson, Leijon, Hjelm-Wallén, Andersson, Boström, Bodström, Göransson, Gradin, Dahl, R. Carlsson, Holmberg, Thunborg, Wickbom

Föredragande: statsrådet Wickbom

Lagrådsremiss med förslag till internationell järnvägstrafiklag, m. m.

1 Inledning

Sedan åtskilliga år har i Sverige förberetts en reform av järnvägsrätten. Nyligen har i en proposition (prop. 1983/84: 117) lagts fram förslag till en ny järnvägstrafiklag. Propositionen behandlas f. n. av riksdagen.

Den föreslagna nya järnvägstrafiklagen innehåller en samlad reglering av järnvägens och andra spårforetags förhållande till transportkunderna och till dem som skadas till följd av spårdriften. Sålunda regleras befordran av passagerare, gods och inskrivet resgods. Lagen innehåller enligt förslaget också bestämmelser om järnvägens utomobligatoriska ansvarighet, dvs. dess ansvarighet för skador på personer som inte är passagerare och på egendom som inte befordras som gods eller inskrivet resgods. Slutligen ges också vissa bestämmelser om ordning och säkerhet vid järnvägstrafik samt vissa straffbestämmelser.

Med undantag av den reglering som rör järnvägens skadeståndsansvar vid befordran av resande gäller järnvägstrafiklagen i huvudsak endast för inrikes järnvägstrafik. Trafiken mellan Sverige och utlandet regleras sedan lång tid tillbaka av internationella överenskommelser.

Den första europeiska överenskommelsen om internationell godsbefordran med järnväg undertecknades i Bern år 1890. Sverige anslöt sig år 1907 till detta fördrag och har alltsedan dess deltagit i det internationella järnvägssamarbetet. I enlighet med fördraget har hållits ett antal revisionskonferenser vid vilka nya fördrag om godsbefordran har antagits. Det nu gällande fördraget, det internationella fördraget den 7 februari 1970 om godsbefordran med järnväg (CIM), trädde i kraft år 1975.

Ett fördrag om befordran med järnväg av resande och resgods undertecknades år 1924 och trädde i kraft år 1928. Sverige anslöt sig från början till detta fördrag. Efter år 1924 har fördrag rörande personbefordran slutits

samtidigt med fördragen rörande godsbefordran. F. n. gäller det internationella fördraget den 7 februari 1970 om befordran med järnväg av resande och resgods (CIV).

Frågan om järnvägens ansvarighet för personskador som tillfogas resande regleras inte i CIV utan i tilläggskonventionen den 26 februari 1966 till CIV om järnvägs ansvarighet i fall resande dödas eller skadas. Tilläggskonventionen utgjorde ursprungligen ett tillägg till 1961 års CIV men har senare ändrats så att den numera bildar ett tillägg till 1970 års CIV. Sverige tillträdde tilläggskonventionen år 1976.

De tre fördragen gäller mellan 33 stater i Europa, Främre Orienten och Nordafrika.

Redan genom 1890 års fördrag inrättades en centralbyrå för internationella järnvägstransporter. Centralbyrån har sedan dess haft sitt säte i Bern. I 1970 års fördrag regleras centralbyråns verksamhet i särskilda bilagor till CIM och CIV med reglementen för centralbyrån.

Vid 1980 års revisionskonferens gjordes en fullständig omarbetning av hela regelsystemet på den internationella järnvägsrättens område. De tre gällande fördragen fördes samman till ett enda fördrag, *Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF)*. Själva fördraget innehåller huvudsakligen bestämmelser av folkrättslig natur. Genom COTIF bildas en ny organisation, Mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik (*l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires, OTIF*). Bestämmelserna om denna organisation finns i själva fördraget. I detta finns också bestämmelser om skiljedom och om verkställighet av utländska domar. Till fördraget hör ett protokoll om privilegier och immunitet för OTIF. Alla regler av rent befordringsrättslig karaktär, däri inbegripet de civilrättsliga reglerna om järnvägens ansvarighet för personskador, finns i två bihang till fördraget.

1980 års fördrag har undertecknats av samtliga de 33 stater som har tillträtt de nu gällande järnvägsfördragen, bland dem Sverige. COTIF har hittills ratificerats av 16 stater. I februari 1984 beslöt en diplomatisk konferens i Bern att COTIF skall träda i kraft den 1 maj 1985. I enlighet med COTIF upphör 1970 års CIV, 1970 års CIM och 1966 års tilläggskonvention att gälla från den nämnda dagen.

Konventionen med till denna hörande protokoll och bihang utom bilaga I till bihang B (reglementet om internationell järnvägsbefordran av farligt gods, RID) bör fogas till protokollet i detta ärende som *bilaga 1*.

Frågan om Sveriges tillträde till COTIF har behandlats i departementspromemorian (Ds Ju 1983: 12) *Internationell järnvägsbefordran m. m. 1980 års fördrag om internationell järnvägstrafik (COTIF)*¹. I promemorian föreslås att Sverige skall tillträda COTIF. Vidare läggs fram förslag till den lagstiftning som föranleds av ett svenskt tillträde.

¹ Promemorian har på uppdrag av justitiedepartementet utarbetats av lagmannen Åke Weidstam.

Till protokollet i detta ärende bör fogas en sammanfattning av departementspromemorian som *bilaga 2* och promemorians lagförslag som *bilaga 3*.

Departementspromemorian har remissbehandlats. Yttranden har avgetts av hovrätten för Västra Sverige, konsumentverket, Statens järnvägar, transportrådet, sjöfartsverket, Svenska Handelskammarförbundet, Sveriges speditörförbund, Svenska försäkringsbolags riksförbund, Folk-sam, Sjöassuradörernas förening, Axel Ax:son Johnsons institut för sjö-rätt och annan transporträtt, Sveriges grossistförbund, Sveriges industri-förbund, Sveriges köpmannaförbund, Sveriges hantverks- och industrior-ganisation – Familjeföretagen och Sveriges advokatsamfund. Kommers-kollegium har överlämnat yttranden av Stockholms handelskammare och Skånes handelskammare.

En sammanställning av remissyttrandena bör fogas till protokollet i detta ärende som *bilaga 4*.

I lagstiftningsärendet har samråd skett med de ansvariga ministerierna i Danmark, Finland och Norge.

2 Gällande ordning

Den nuvarande internationella regleringen på järnvägsrättens område är, som redan har nämnts, fördelad på tre fördrag:

1. 1970 års fördrag om godsbefordran med järnväg (CIM),
2. 1970 års fördrag om befordran med järnväg av resande och resgods (CIV),
3. 1966 års tilläggskonvention till CIV om järnvägs ansvarighet i fall resande dödas eller skadas.

De tre fördragen har tillträtts av följande 33 stater: Algeriet, Belgien, Bulgarien, Danmark, Finland, Frankrike, Förbundsrepubliken Tyskland, Grekland, Irak, Iran, Irland, Italien, Jugoslavien, Libanon, Liechtenstein, Luxemburg, Marocko, Nederländerna, Norge, Polen, Portugal, Rumäni-en, Schweiz, Spanien, Storbritannien, Sverige, Syrien, Tjeckoslovakien, Tunisien, Turkiet, Tyska Demokratiska Republiken, Ungern och Öster-rike.

CIV och CIM har i huvudsakliga delar införlivats med svensk rätt genom kungörelsen (1974: 748) om internationell järnvägstransport. I kungörelsen föreskrivs att CIV och CIM skall tillämpas som svensk rätt. Vissa process-rättsliga bestämmelser har dock återgetts i lagen (1974: 744) om verkstäl-lighet av utländsk dom som meddelats enligt vissa internationella järnvägs-fördrag m. m. Tilläggskonventionens regler har till sina huvuddelar införlivats genom lagen (1976: 58) om järnvägs ansvarighet vid befordran av resande. Bestämmelserna i 1976 års lag har efter enbart redaktionella ändringar förts över till det förslag till järnvägstrafiklag som f. n. behandlas av riksdagen (prop. 1983/84: 117).

I det följande ges en kort översikt över de nu nämnda fördragen. För en närmare redogörelse för innehållet i CIM, CIV och tilläggskonventionen hänvisas till avsnitt 1.2 i departementspromemorian (s. 7–14).

CIM

CIM består av själva fördraget och sju bilagor, som utgör delar av fördraget.

I själva fördraget behandlas dess föremål och omfattning, fraktavtalet och järnvägens ansvarighet vid godsbefordran. Vidare innehåller fördraget processrättsliga och organisatoriska bestämmelser. Slutligen finns vissa traktaträttsliga bestämmelser, dvs. bestämmelser rörande tillträde till och uppsägning av fördraget samt regler om ändring av fördraget.

I bilagorna regleras vissa specialtransporter, nämligen transport av farligt gods på järnväg (RID), befordran av privatvagnar (RIP), befordran av containrar (RiCo) och befordran av expressgods (RIEx). En bilaga innehåller ett reglemente för centralbyrån för internationella järnvägstransporter (OCTI). Slutligen finns i en bilaga regler om ett förenklat förfarande för ändring av vissa bestämmelser och i en annan bilaga regler om skiljedom.

CIV

CIV består av själva fördraget och tre bilagor, som utgör delar av fördraget.

I själva fördraget regleras fördragets föremål och omfattning, befordringsavtalet och järnvägens ansvarighet såvitt gäller inskrivet resgods. Vidare ges i fördraget vissa processrättsliga och organisatoriska föreskrifter.

Liksom CIM innehåller CIV vissa traktaträttsliga bestämmelser.

En av bilagorna innehåller ett reglemente för OCTI. Vidare finns i en bilaga regler om ett förenklat förfarande för ändring av vissa bestämmelser och i en annan bilaga regler om skiljedom.

Tilläggskonventionen till CIV

I tilläggskonventionen regleras järnvägens ansvarighet i fall resande dödas eller skadas. Konventionen omfattar dels personskador, dels skador på egendom som en resande bär på sig eller har med sig som handresgods. För att en personskada skall omfattas av tilläggskonventionen krävs, att skadan har tillfogats en resande till följd av järnvägsdriften medan den resande uppehåller sig i ett järnvägsfordon eller stiger på eller av ett sådant fordon. Om en resande har tillfogats en personskada som omfattas av tilläggskonventionen, är järnvägen också ansvarig enligt konventionen för skador på sådan egendom av det slag som nu har nämnts som tillhör denne. Däremot är tilläggskonventionen inte tillämplig på skada på egendom som tillhör en resande som inte samtidigt tillfogas personskada.

Järnvägens ansvar enligt tilläggskonventionen är i princip strikt, dvs. oberoende av om fel eller försummelse föreligger på järnvägens sida. I konventionen görs dock vissa undantag från det strikta ansvaret. Konventionen innehåller bestämmelser om vilka slag av personskador som är ersättningsgilla. Vidare finns vissa regler om begränsning av järnvägens ansvarighet för personskador och saksador.

Tilläggskonventionen innehåller också vissa processrättsliga och traktaträttsliga bestämmelser.

3 COTIF:s uppbyggnad och huvudsakliga innehåll

1980 års fördrag om internationell järnvägstrafik (COTIF) består av själva fördraget samt två bihang till detta. Bihang A innehåller enhetliga rättsregler för avtal om internationell järnvägsbefordran av resande och resgods (CIV). I bihang B finns enhetliga rättsregler för avtal om internationell järnvägsbefordran av gods (CIM). Till bihang B hör fyra bilagor som behandlar vissa specialtransporter. Vidare finns ett särskilt protokoll om privilegier och immunitet.

Själva fördraget

Som tidigare har nämnts bildas genom fördraget en ny internationell organisation, Mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik (OTIF). Själva fördraget innehåller bestämmelser om organisationens uppbyggnad och verksamhet. Organisationen har ett sekretariat, centralbyrån för internationell järnvägstrafik (OCTI).

I fördraget finns bestämmelser om skiljedom. Fördraget innehåller också bestämmelser om reglering mellan trafikföretag av utestående fordringar. Vidare finns bestämmelser om verkställighet av domar och om kvarstad i och utmätning av egendom som tillhör en järnväg.

I fördraget finns vissa traktaträttsliga bestämmelser, dvs. föreskrifter om hur fördraget träder i kraft och hur staterna kan tillträda och säga upp fördraget. Av stor betydelse är de bestämmelser som reglerar förfarandet när fördraget skall ändras. Ändringar kan beslutas av en kvalificerad majoritet av medlemsstaterna, och ändringar som har beslutats på detta sätt blir bindande för samtliga medlemsstater.

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

CIV är tillämplig på befordran av resande och resgods som sker med s.k. internationella befordringshandlingar för en sträcka som berör minst två staters områden. Som förutsättning gäller vidare att transporten uteslutande omfattar sådana linjer som är upptagna på en lista som förs av centralbyrån.

I CIV finns regler om järnvägens skyldighet att befordra resande och resgods, beräkning av befordringsavgifter, utfärdande av biljetter, inskrivning av resgods, utfärdande av resgodsbevis m. m.

En viktig del av CIV är de bestämmelser som reglerar järnvägens ansvarighet när resande dödas eller skadas. Dessa bestämmelser överensstämmer i sak med innehållet i 1966 års tilläggskonvention. Tilläggskonventionens innehåll har redovisats i avsnitt 2.

I CIV finns föreskrifter om hur en resande kan göra skadeståndskrav gällande mot järnvägen. Bl.a. regleras mot vilken järnväg talan får föras och vilken domstol som är behörig att pröva en ersättningstalan. Vidare ges vissa bestämmelser om preskription. Slutligen ges föreskrifter om hur järnvägarnas inbördes rättsförhållanden i anledning av en befordran som omfattas av CIV skall regleras.

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

CIM är tillämplig på godssändningar som lämnas för befordran med en genomgående fraktsedel som rör en sträcka som berör minst två staters områden. Som förutsättning gäller vidare att sträckan uteslutande omfattar linjer som är upptagna på en lista som förs av centralbyrån.

Järnvägens skyldighet att befordra gods regleras ingående. Det finns också bestämmelser om hur frakter och andra avgifter skall beräknas.

En viktig del av CIM är den som reglerar själva befordringsavtalet. Där ges bestämmelser om befordringsavtalets tillkomst. Vidare ges ingående föreskrifter om hur en fraktsedel skall upprättas och om vilka uppgifter som fraktsedeln skall innehålla. Skyldigheten för avsändaren och mottagaren att betala kostnaderna för befordringen regleras noga. I CIM finns också bestämmelser om förpackning och märkning av gods, inlämning och lastning av gods, järnvägens rätt att undersöka godset, den frist inom vilken järnvägen är skyldig att utföra den avtalade befordringen och utlämning av godset. Föreskrifter ges om avsändarens och mottagarens rätt att ändra befordringsavtalet. Bestämmelser finns också om hur järnvägen skall förfara när hinder uppkommer mot att fullgöra transporten på det sätt som ursprungligen har avsetts och när hinder har uppkommit mot att lämna ut godset.

I CIM regleras järnvägens ansvarighet för skada till följd av att godset går förlorat eller skadas eller inte lämnas ut inom den leveransfrist som gäller för befordringen. CIM innehåller bestämmelser om hur en varuhavare kan göra skadeståndsanspråk gällande mot järnvägen. Sålunda regleras vem som har rätt att föra skadeståndstalan, mot vilken järnväg skadeståndstalan får föras och vilken domstol som är behörig att pröva en sådan skadeståndstalan. CIM innehåller också preskriptionsbestämmelser. Slutligen regleras de inbördes rättsförhållandena mellan flera järnvägar som deltar i en godsbefordran.

Till CIM hör fyra bilagor som innehåller särskilda bestämmelser om specialtransporter, nämligen: reglemente om internationell järnvägsbefordran av farligt gods, RID (bilaga I), av privatvagnar, RIP (bilaga II), av containrar, RICO (bilaga III) och av expressgods, RIE_x (bilaga IV).

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

I protokollet regleras immunitet och privilegier för själva organisationen, för dess tjänstemän, för medlemsstaternas företrädare och för personer som utför uppdrag åt organisationen. Denna immunitet och dessa privilegier motsvarar vad som i allmänhet gäller för internationella organisationer av motsvarande slag.

Själva organisationen ges i princip skydd mot rättsliga förfaranden och verkställighetsåtgärder. Organisationens egendom och tillgångar är också skyddade mot beslag, konfiskation och vissa andra tvångsåtgärder. Medlemsstaterna är skyldiga att ge organisationen skattefrihet inom ramen för dess officiella verksamhet (art. 1).

Företrädare för medlemsstaterna, tjänstemännen vid OTIF och sakkunniga som OTIF anlitar har i princip immunitet mot rättsliga förfaranden. Organisationens tjänstemän är befriade från nationell inkomstskatt för löner och arvoden som betalas av organisationen (art. 3–6).

4 De viktigare bestämmelserna i COTIF

4.1 Själva fördraget

Allmänna bestämmelser (art. 1–4)

Den internationella organisation, Mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik (OTIF), som bildas genom fördraget har säte i Bern (art. 1 § 1 och 2). Organisationens arbetspråk är franska och tyska (art. 1 § 3). Dess främsta ändamål är att upprätta en enhetlig rättsordning för befordran av resande, resgods och gods i genomgående internationell järnvägstrafik samt att underlätta genomförandet och utvecklingen av en sådan rättsordning (art. 2).

Till fördraget hör som tidigare har nämnts två bihang, CIV och CIM. Dessa bihang, som utgör en integrerande del av fördraget, innehåller den egentliga materiella regleringen av internationell järnvägsbefordran av resande, resgods och gods. CIV och CIM kan också gälla viss trafik till lands som inte sker med järnväg och viss trafik till sjöss (art. 3).

Uppbyggnad och verksamhet (art. 5–11)

Organisationens organ är generalförsamlingen, administrativa kommittén, revisionsutskottet, fackutskottet för befordran av farligt gods och centralbyrån för internationell järnvägstrafik, OCTI (art. 5).

Generalförsamlingen består av medlemsstaternas företrädare. Den skall bl. a. besluta om sammansättningen av den administrativa kommittén, ge direktiv för denna kommittés och centralbyråns verksamhet, fastställa organisationens utgifter för varje femårsperiod samt fatta beslut med anledning av vissa förslag till ändring av fördraget. Centralbyrån skall sammankalla generalförsamlingen vart femte år samt dessutom under vissa förutsättningar på begäran av medlemsstaterna. Generalförsamlingen fattar i regel beslut med enkel majoritet. För beslut om organisationens utgifter samt om ändringar i fördraget krävs dock två tredjedels majoritet (art. 6).

Administrativa kommittén består av företrädare för elva medlemsstater. Schweiz är ständig medlem av kommittén och innehar ordförandeskapet. Sammansättningen i övrigt bestäms för varje femårsperiod. Kommitténs främsta uppgifter är att övervaka centralbyråns förvaltning och byråns tillämpning av fördraget samt att godkänna budgeten och årsredovisningen (art. 7).

Revisionsutskottet och fackutskottet för befordran av farligt gods består av företrädare för medlemsstaterna (art. 8). Revisionsutskottet är behörigt att besluta om ändringar i ett stort antal bestämmelser i CIV (bihang A) och CIM (bihang B) samt i bilagorna II, III och IV till CIM (art. 19 § 3). Fackutskottet är behörigt att besluta om ändringar i reglementet om internationell järnvägsbefordran av farligt gods (RID), som utgör bilaga I till CIM (art. 19 § 4).

Centralbyrån är organisationens sekretariat och verkställande organ. I dess uppgifter ingår bl. a. att utföra uppdrag från övriga organ, förbereda behandlingen av förslag till ändringar av fördraget, föra listor över de järnvägslinjer som omfattas av fördraget, upprätta förslag till budget, förvalta organisationens medel och underlätta trafikföretagens ekonomiska mellanhavanden (art. 9).

Det åligger medlemsstaterna att meddela centralbyrån om införing eller strykning i listorna över de linjer som omfattas av fördraget. Två listor finns, CIV-listan och CIM-listan (art. 10; jfr art. 3 § 2). Förutom järnvägslinjer kan listorna innehålla andra linjer för trafik till lands samt linjer till sjöss eller på inre vattenvägar.

Medlemsstaterna svarar för organisationens utgifter i förhållande till längden av de linjer som för varje stat är införda i listorna. En medlemsstat som inte har betalat sitt bidrag inom två år från förfallodagen förlorar automatiskt sin rösträtt till dess betalningen har fullgjorts. Den schweiziska regeringen granskar organisationens räkenskaper (art. 11).

Skiljedom (art. 12–16)

Tvister mellan medlemsstater rörande tolkningen eller tillämpningen av fördraget eller protokollet om privilegier och immunitet kan underställas en skiljenämnd på begäran av endera parten. Parterna bestämmer skilje-

nämndens sammansättning och förfarandet inför nämnden. Om tvist rörande tillämpningen av CIV eller CIM uppkommer mellan två trafikföretag, mellan ett trafikföretag och en trafikant eller mellan två trafikanter, kan parterna i tvisten komma överens om att tvisten skall prövas av en skiljenämnd (art. 12). I fördraget regleras hur skiljeavtal mellan andra än stater ingås och hur skiljemännen utses samt skiljeförfarandet (art. 13–15).

Om ett skiljeförfarande inleds, har detta samma verkan i fråga om avbrytande av preskription som när talan väcks vid domstol. En skiljedom i tvist mellan trafikföretag och trafikanter är i princip verkställbar i varje medlemsstat (art. 16).

Reglering mellan trafikföretag av utestående fordringar (art. 17)

Centralbyrån har som tidigare har nämnts till uppgift att underlätta regleringen av trafikföretagens ekonomiska mellanhavanden (art. 17). Ett trafikföretag som har en fordran mot ett annat trafikföretag kan anmäla denna fordran hos centralbyrån. Centralbyrån anmodar då den påstådda gäldenären att betala. Om byrån trots eventuella invändningar anser att betalningsskyldighet föreligger och betalning inte sker inom viss tid, skall byrån hos vederbörande medlemsstat hemställa om åtgärder och ta upp frågan huruvida företagens linjer alljämt bör vara upptagna i listorna. Om staten vidhåller att dessa linjer skall vara kvar i listorna, anses staten ha ställt garanti för alla trafikföretagets skulder med anledning av de befordringar som omfattas av CIV och CIM.

Verkställighet av domar m. m. (art. 18)

En dom, som har meddelats enligt fördraget av en behörig domstol och som är verkställbar enligt den lag som har tillämpats av domstolen, är verkställbar även i de andra medlemsstaterna. Detta gäller dock inte domar som får verkställas endast interimistiskt eller sådana föreskrifter i domar som ålägger käranden att, förutom rättegångskostnader, betala skadestånd med anledning av att hans talan har ogillats. Vad som nu har sagts gäller också en förlikning som har träffats inför domstol (art. 18 § 1).

Ett trafikföretags fordran mot ett trafikföretag i en annan stat på grund av en befordran som omfattas av CIV eller CIM får beläggas med kvarstad eller utmätas endast på grund av ett avgörande av en judiciell myndighet i den stat som gäldenären tillhör (art. 18 § 2).

Ändring av fördraget (art. 19–21)

Förslag av medlemsstaterna rörande ändring av fördraget skall sändas in till centralbyrån. Generalförsamlingen är behörig att besluta i frågor som inte skall behandlas av revisionsutskottet eller fackutskottet för befordran av farligt gods. För att ett ändringsförslag skall tas upp på generalförsamlingens dagordning krävs att minst en tredjedel av medlemsstaterna samtycker till det (art. 19 §§ 1 och 2).

Som tidigare har nämnts är revisionsutskottet behörigt att besluta om ändringar av ett stort antal bestämmelser i CIV, CIM och bilagorna II, III och IV till CIM (art. 19 § 3). Fackutskottet beslutar om ändringar i reglementet om internationell järnvägsbefordran av farligt gods, RID, bilaga I till CIM (art. 19 § 4).

Beslut av generalförsamlingen om ändring i fördraget skall tas upp i ett protokoll. Protokollet skall ratificeras eller på annat sätt godkännas av medlemsstaterna. För att beslutet skall träda i kraft krävs att det har ratificerats eller godkänts av mer än två tredjedelar av medlemsstaterna. Beslutet träder därefter i kraft vid den tidpunkt som generalförsamlingen bestämmer (art. 20).

När ett utskott har beslutat om en ändring av fördraget, skall 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 ändringen i kraft för *samtliga* medlemsstater första dagen i tolfte månaden efter den månad under vilken centralbyrån lämnade underrättelse om ändringen. En stat som vill undgå att bli bunden av ändringen måste säga upp fördraget. Om en stat som har anmält invändning mot ändringen inom fyramånadersfristen säger upp fördraget inom viss tid, träder ändringen i kraft först när den statens uppsägning får verkan (art. 21).

Slutbestämmelser (art. 22–28)

COTIF skall ratificeras, godtas eller godkännas. Instrument om ratifikation, godtagande eller godkännande skall deponeras hos den schweiziska regeringen (art. 22).

När femton stater har ratificerat, godtagit eller godkänt fördraget, skall den schweiziska regeringen sätta sig i förbindelse med de berörda regeringarna i syfte att nå en överenskommelse om att sätta fördraget i kraft (art. 24). Sedan detta villkor hade uppfyllts, hölls på inbjudan av den schweiziska regeringen en diplomatisk konferens i Bern den 15–17 februari 1984. Konferensen beslöt att fördraget skall träda i kraft den 1 maj 1985.

En stat som vill säga upp fördraget skall meddela detta till depositarien. En uppsägning träder i kraft den 31 december året efter det under vilket uppsägningen skedde (art. 25).

Förbehåll mot fördraget är tillåtna endast i de fall som anges i fördraget (art. 27).

Fördraget är upprättat på franska språket (art. 28).

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

Till COTIF hör som tidigare har nämnts ett protokoll om immunitet och privilegier för den nybildade Mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik (OTIF). I protokollet regleras immunitet och privilegier för själva organisationen, dess tjänstemän, medlemsstaternas företrädare och personer som utför uppdrag åt organisationen. Detta protokoll har behandlats i avsnitt 3.

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

Tillämpningsområde (art. 1–3)

De enhetliga rättsreglerna för avtal om internationell järnvägsbefordran av resande och resgods (CIV) skall i princip tillämpas på varje befordran av resande och resgods som utförs enligt en internationell befordringshandling. För att de enhetliga rättsreglerna skall vara tillämpliga krävs vidare att befordringen enligt befordringshandlingen berör minst två staters områden. Slutligen måste befordringen enligt befordringshandlingen omfatta uteslutande sådana linjer som är upptagna på en särskild lista som förs av centralbyrån (CIV-listan). I de internationella tariffer som fastställs av järnvägarna anges för vilka förbindelser internationella befordringshandlingar skall utfärdas (art. 1).

Från huvudregeln om när CIV skall tillämpas görs undantag för det fallet att befordringens internationella karaktär är uttunnad genom att avrese- och bestämmelsestationerna ligger i samma stat medan en annan stat endast berörs av genomfart. CIV skall i så fall inte tillämpas, om genomfartslinjen trafikeras uteslutande av en järnväg med säte i avresestaten eller om de berörda staterna eller järnvägarna har enats om att inte betrakta befordringen som internationell. Undantag från huvudregeln görs också för det fallet att befordringen sker mellan stationer i två grannstater eller mellan stationer i två stater i genomfart över en tredje stats område och de linjer på vilka befordringen utförs uteslutande trafikeras av en järnväg med säte i någon av dessa tre stater. I ett sådant fall tillämpas de regler som gäller för denna järnvägs inrikes trafik, om hinder mot detta inte möter på grund av lag eller annan författning i någon av staterna (art. 2).

Staterna ges möjlighet att göra undantag från tillämpligheten av CIV i fråga om reglerna om järnvägens ansvarighet i fall då resande dödas eller skadas. En medlemsstat kan sålunda förbehålla sig rätten att inte tillämpa samtliga dessa regler på sina egna medborgare och utlänningar med hemvist i den staten, när skadefallet har inträffat vid internationell befordran inom den staten (art. 3).

Befordringsskyldighet (art. 4)

Som tidigare har nämnts kan en medlemsstat låta föra in järnvägslinjer på en lista som förs av centralbyrån (CIV- listan). Om en järnvägslinje har öppnats för internationell persontrafik, är järnvägen skyldig att befordra alla resande som önskar befordran jämte allt resgods som de resande önskar skriva in för befordran och att utföra befordringen i enlighet med CIV. Befordringsskyldigheten är dock inte ovillkorlig. Som förutsättning gäller att den resande rättar sig efter CIV, de tilläggsbestämmelser som kan ha utfärdats till CIV och de internationella tarifferna. Vidare föreligger befordringsskyldighet endast om den kan genomföras med den personal och de normala transportmedel som svarar mot det vanliga transportbehovet. Befordringsskyldighet föreligger inte, om befordringen hindras av förhållanden som ligger utanför järnvägens kontroll. Om järnvägen åsidosätter sin befordringsskyldighet, blir järnvägen ersättningskyldig för den skada som har uppkommit härigenom (art. 4 §§ 1 och 3).

En behörig myndighet får besluta att trafiken skall inskränkas, inställas för viss tid eller helt läggas ned. Ett sådant beslut skall offentliggöras omedelbart. Det åligger den berörda järnvägen att underrätta järnvägarna i de övriga medlemsstaterna (art. 4 § 2). Försummelse att lämna en sådan underrättelse torde kunna medföra skadeståndsskyldighet för järnvägen gentemot den som har tillfogats skada till följd av att han i god tro har räknat med att en viss befordran kommer att utföras.

Tariffer och särskilda avtal (art. 5)

Uttrycket "internationell tariff" är en beteckning på järnvägarnas standardvillkor för internationell befordran. En tariff skall innehålla alla de särskilda villkor som tillämpas på befordringen. Bland dessa villkor märks framför allt de uppgifter som är nödvändiga för att befordringsavgiften och eventuella tilläggsavgifter skall kunna beräknas. Villkoren i de internationella tarifferna får inte avvika från de enhetliga rättsreglerna, om inte avvikelser uttryckligen medges i CIV (art. 5 § 1).

I princip skall de internationella tarifferna tillämpas lika gentemot envar. Järnvägarna får dock i särskilda avtal medge rabatter eller bevilja andra förmåner. Därvid gäller att jämförbara kategorier av resande skall beredas likvärdiga villkor. Dessutom får särskilda rabatter och andra förmåner medges för resor som har samband med järnvägsförvaltningen eller offentlig förvaltning eller tillgodoser vissa allmännyttiga ändamål.

Beräkningsenhet (art. 6)

Inom transporträtten är det vanligt att transportörens ersättningskyldighet i princip är begränsad till sitt belopp. Detta är också fallet enligt COTIF. I COTIF anges begränsningsbeloppen i de särskilda dragningsrättigheter (SDR) som används av Internationella valutafonden (art. 6 § 1). Värdeförhållandet mellan SDR och nationella valutor bestäms enligt en metod

som är baserad på en korg ("standard basket") i vilken numera de fem viktigaste världshandelsvalutorna ingår (dollar, D-mark, pund, yen och franska francs). Var och en av valutorna har tilldelats ett reduktionstal som bestämmer valutans relativa betydelse i korgen. Reduktionstalen har bestämts med hänsyn till de olika valutornas andel i världshandeln och deras betydelse för det internationella valutasystemet. Denna metod för värdering använder Internationella valutafonden för sin verksamhet och sina transaktioner. Värdet av SDR i svenska kronor beräknas dagligen av Internationella valutafonden. Detta värde publiceras i de svenska dagstidningarna. Den 10 maj 1984 motsvarade en SDR 8 kr. 43 öre.

För stater som inte är medlemmar i Internationella valutafonden gäller särskilda regler om beräkning av begränsningsbeloppen (art. 6 §§ 3 och 4).

Tilläggsbestämmelser och nationell rätt (art. 7 och 8)

Enligt CIV får tilläggsbestämmelser utfärdas för tillämpningen av de enhetliga rättsreglerna. Sådana tilläggsbestämmelser får utfärdas av två eller flera medlemsstater eller av två eller flera järnvägar. En tilläggsbestämmelse får inte avvika från de enhetliga rättsreglerna, om inte detta är uttryckligen medgivet i CIV (art. 7). Detta innebär att CIV kan kompletteras genom tilläggsbestämmelser. I fråga om tilläggsbestämmelsernas rättsliga ställning hänvisas till avsnitt 7.5.

Om en fråga inte har reglerats i CIV, i tilläggsbestämmelserna eller i en internationell tariff, får frågan lösas med tillämpning av nationell rätt. Med uttrycket "nationell rätt" avses i CIV rätten i den stat där den berättigade gör sitt anspråk gällande. I fråga om anspråk som rör järnvägens ansvarighet i fall då resande dödas eller skadas gäller särskilda regler om tillämpning av nationell rätt. Oavsett i vilken stat ett anspråk på ersättning görs gällande, skall i sådana fall som nationell rätt tillämpas rättsordningen i den stat där skadefallet inträffade (art. 8).

Den omständigheten att en viss stats rättsordning skall tillämpas innebär inte alltid att den statens materiella rättsregler skall tillämpas. Enligt uttryckliga föreskrifter omfattar begreppet "nationell rätt" också vederbörande stats internationellt privaträttsliga regler. Såvitt gäller skadeståndsanspråk torde som allmän princip inom den internationella privaträtten gälla att ersättningsanspråk med anledning av en skadegörande handling skall bedömas enligt lagen i den stat där den skadeorsakande händelsen ägde rum (*lex loci delicti commissi*). När det gäller ersättningsanspråk som grundas på järnvägens ansvarighet i fall då resande dödas eller skadas är endast domstolarna i den stat inom vilken den skadevållande händelsen inträffade behöriga (art. 52 § 1). Vid domstolsprövning av ett sådant anspråk kommer således avgörandet väsentligen att grundas på domstolslandets egna materiella regler (*lex fori*).

Allmänna bestämmelser om befordran av resande (art. 9–14)

CIV innehåller ett antal detaljerade bestämmelser om bl. a. tidtabeller, biljetters utformning och innehåll, åldersgränsen för prisnedsättning för barn, platsreservering och byte till högre vagnsklass (art. 9, 11, 13 och 14).

Av större vikt är vissa bestämmelser som behandlar den resandes rätt till befordran och hans förlust av denna rätt (art. 10 och 12).

Järnvägen får sålunda under vissa förutsättningar vägra en person befordran eller avvisa honom under befordringen. Detta gäller personer som är berusade eller uppför sig anstötligt eller åsidosätter gällande föreskrifter. En resande som vägras befordran av denna anledning förlorar också den rätt som en resande i allmänhet har att återfå den erlagda befordringsavgiften om befordringen inte kommer till stånd. Vidare görs vissa inskränkningar i befordringsskyldigheten i fråga om sjuka personer (art. 10).

En resande är skyldig att under hela resan medföra en giltig biljett. Om någon ändring obehörigen har gjorts i biljetten, är biljetten ogiltig. En resande som inte kan visa upp en giltig biljett är, även om han faktiskt har betalat befordringsavgiften, skyldig att genast erlägga en ny befordringsavgift och dessutom en tilläggsavgift. Om han inte gör detta, förlorar han rätten till befordran (art. 12).

Handresgods (art. 15)

En resande får utan särskild kostnad på resan ta med sig föremål som lätt kan bäras (handresgods). Vissa ämnen eller föremål, t. ex. sådana som är farliga eller kan orsaka besvär eller obehag för medresenärerna, får dock inte medföras som handresgods (art. 15 §§ 1 och 2). Om det finns grundad anledning misstänka att det bland en resandes handresgods finns något som enligt vad som nu har sagts inte får medföras som handresgods, får järnvägen undersöka handresgodset (art. 15 § 4).

En resande är ansvarig för skada som orsakas av ett föremål eller djur som han har med sig i en personvagn. Den resande är emellertid fri från ansvarighet, om han visar att skadan har orsakats av fel eller försummelse på järnvägens eller tredje mans sida. Han undgår också ansvarighet, om han visar att skadan beror på någon omständighet som den resande inte kunde undgå eller förebygga följderna av. Dessa bestämmelser om den resandes ansvarighet inverkar inte på järnvägens ansvarighet enligt art. 26 i fall då resande dödas eller skadas (art. 15 § 6).

Störningar i trafiken (art. 16)

CIV innehåller vissa bestämmelser om järnvägarnas skyldighet att sörja för fortsatt befordran av en resande som till följd av att ett tåg har blivit försenat eller ställts in inte kan fullfölja sin resa med de förbindelser som var avsedda att användas. Såvitt gäller järnvägens ansvarighet i sådana fall hänvisas till nationell rätt (art. 47 § 1).

Befordran av inskrivet resgods (art. 17–23)

I anslutning till en personbefordran kan en resande få egendom transporterad till slutstationen eller till någon annan station på sin resväg (befordran av inskrivet resgods). Som inskrivet resgods befordras endast föremål som är "avsedda för reseändamål" (jfr avsnitt 7.3). Detta beror på att denna transportform är prismässigt gynnsam för transportkunden och därför inte avsedd att kunna utnyttjas för befordran av annan egendom än sådan som det kan anses naturligt att medföra under en resa. Som en ytterligare förutsättning för att ett föremål skall få befordras som inskrivet resgods gäller att det kan förvaras i koffert, korg, väska, färdsock eller någon annan sådan förpackning (art. 17 § 1). Inskrivning av resgods äger rum endast om den resande visar upp en biljett som gäller minst till resgodsets bestämmelsestation och endast för den väg som anges på biljetten (art. 19 § 1).

Genom föreskrifter i de internationella tarifferna kan det bli tillåtet att som inskrivet resgods befordra också föremål som den resande inte medför för "reseändamål". Som exempel anges i CIV motorfordon som åtföljs av förare (art. 17 § 2). Vissa slag av egendom får inte över huvud taget befordras som inskrivet resgods. Dit hör handelsvaror, skrymmande eller tunga föremål samt i regel farliga föremål (art. 18).

När järnvägen tar emot egendom av en resande för befordran som inskrivet resgods, skall järnvägen lämna ett resgodsbevis till den resande. I detta skall anges bl. a. bestämmelsestationen och befordringsvägen dit. Det åligger den resande att granska resgodsbeviset när han tar emot det och förvissa sig om att det stämmer överens med de uppgifter som han har lämnat (art. 20).

Järnvägen är i princip inte ansvarig för sådana skador på inskrivet resgods som har uppkommit innan resgodset togs emot för befordran eller som har uppkommit efter denna tidpunkt till följd av resgodsets egen beskaffenhet eller till följd av att förpackning har saknats eller varit otillräcklig. På grund av de bevisbörderegler som gäller skulle emellertid järnvägen i praktiken ofta få svårt att skydda sig mot ersättningsanspråk i de fall som nu har nämnts. Järnvägen har därför getts rätt att vägra att skriva in resgods vars tillstånd eller beskaffenhet är otillfredsställande, som är otillräckligt förpackat eller som visar tydliga tecken på att vara skadat. Om järnvägen tar emot resgodset trots att något sådant förhållande föreligger, kan järnvägen skydda sig mot att bli ersättningsskyldig genom att på förhand säkerställa bevisning om resgodsets skick. Detta sker genom att järnvägen gör anteckning i resgodsbeviset om de brister i fråga om resgodset som järnvägen anser föreligga. Om en resande tar emot ett resgodsbevis med en sådan anteckning, anses detta utgöra bevis för att han har erkänt att anteckningen är riktig (art. 21 § 1).

Om resgods inte är märkt på ett tillfredsställande sätt, kan detta leda till att godset kommer bort eller blir försenat. Skadeståndsanspråk kan i så fall

komma att riktas mot järnvägen. Järnvägen har därför rätt att vägra att ta emot resgods som saknar föreskriven märkning (art. 21 § 2).

Den resande är ansvarig för följderna av att han inte har iakttagit vissa bestämmelser (art. 22 § 1). Till dessa hör bestämmelserna om märkning av resgodset, om förbud mot befordran av vissa slag av egendom som inskrivet resgods samt om att befordran som inskrivet resgods får ske endast av föremål som är "avsedda för reseändamål".

Järnvägen är berättigad att undersöka inskrivet resgods, om det finns grundad anledning att misstänka att resgodset innehåller något som har överlämnats för resgodsbefordran i strid med gällande föreskrifter. Denna undersökningsrätt omfattar enligt 1980 års CIV – till skillnad från vad som gäller enligt 1970 års CIV – också det fallet att misstanken begränsar sig till att resgodset innehåller något som inte är "avsett för reseändamål". Detta gäller dock inte, om undersökningen är förbjuden enligt bestämmelserna i den stat där undersökningen avses äga rum (art. 22 § 2). Om det vid en undersökning skulle visa sig att gällande föreskrifter har överträtts, kan den resande åläggas att betala kostnaderna för undersökningen och därutöver en tilläggsavgift (art. 22 § 3). I fråga om förhållandet mellan undersökningsrätten enligt 1980 års CIV och motsvarande rätt enligt den föreslagna svenska järnvägstrafiklagen hänvisas till avsnitt 7.3.

Järnvägen är berättigad att lämna ut resgodset till innehavaren av resgodsbeviset. Detta gäller även om denne obehörigen har kommit i besittning av resgodsbeviset.

Järnvägen är inte skyldig att pröva om innehavaren av resgodsbeviset faktiskt är berättigad att få ut godset. För innehavaren innebär innehavet av resgodsbeviset däremot inte någon ovillkorlig rätt att få ut resgodset, eftersom järnvägen kan vägra utlämning under hänvisning till att innehavaren inte har rätt till godset. Om den som begär att få ut resgodset inte lämnar tillbaka resgodsbeviset, behöver järnvägen lämna ut resgodset till honom bara om han bevisar att han har rätt till godset. Skulle järnvägen finna att hans bevisning är otillräcklig, får järnvägen som villkor för utlämning kräva att han ställer säkerhet för resgodsets värde (art. 23 §§ 1–4).

Järnvägen är i princip inte skyldig att lämna ut resgodset någon annanstans än på den bestämmelsestation som angavs vid inskrivningen. Under vissa omständigheter skall dock järnvägen tillmötesgå den resandes begäran att lämna tillbaka resgodset på inlämningsstationen eller att lämna ut det på en station under vägen (art. 23 § 5).

Innehavaren av resgodsbeviset kan begära att få ut resgodset på bestämmelsestationen när det tåg med vilket resgodset borde ha befordrats har kommit fram och järnvägen dessutom har fått den tid på sig som behövs för att resgodset skall kunna hållas tillgängligt för utlämning. I förekommande fall skall hänsyn tas till den tid som behövs för behandling hos tullmyndigheter eller andra myndigheter (art. 23 § 3). Denna reglering innebär att något dröjsmål med utlämningen inte föreligger enligt CIV, om resgodset

har befordrats med avsett tåg och detta tåg har blivit försenat. I detta avseende föreligger en skillnad mellan CIV och den föreslagna järnvägstrafiklagen. Enligt 4 kap. 9 § denna lag föreligger dröjsmål, om järnvägen inte är beredd att lämna ut resgodset vid en tidpunkt då järnvägen skäligen borde ha hållit det tillgängligt (jfr prop. 1983/84: 117 s. 76).

Gemensamma bestämmelser för befordran av resande och befordran av inskrivet resgods (art. 24 och 25)

I CIV erinras om att en resande är skyldig att följa de föreskrifter som tullmyndigheter och andra förvaltningsmyndigheter meddelar, både i fråga om hans person och i fråga om hans handresgods och inskrivna resgods. Om inte undantag medges i de tillämpliga nationella bestämmelserna, skall den resande infinna sig, när undersökning av hans handresgods eller inskrivna resgods äger rum. Järnvägen är inte ansvarig gentemot den resande för skada som uppkommer till följd av att han inte fullgör dessa skyldigheter (art. 24).

En resande som har ingått ett avtal om järnvägsbefordran och betalat befordringsavgiften har trots detta i princip rätt att utan att ange något skäl avstå från befordringen och få befordringsavgiften återbetald. Krav på återbetalning måste dock framställas inom en frist på sex månader. I fråga om biljettavgifter börjar fristen löpa dagen efter det att biljettens giltighetstid har gått ut, medan motsvarande frist för avgifter för befordran av inskrivet resgods räknas från den dag då resgodsbeviset utfärdades. Krav på återbetalning kan också framställas mot järnvägen, om det visar sig att en oriktig tariffälläppning 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 (art. 25).

Järnvägens ansvarighet i fall då resande dödas eller skadas (art. 26–33)

De materiella bestämmelserna i tilläggskonventionen till 1970 års CIV har som tidigare har nämnts förts över till 1980 års CIV utan egentliga ändringar i sak. En redogörelse för de olika bestämmelserna i 1966 års tilläggskonvention finns i prop. 1975/76: 7 s. 13–27. Dessa bestämmelser har införlivats med svensk rätt genom 1976 års lag om järnvägs ansvarighet vid befordran av resande och har därifrån förts över till det förslag till ny järnvägstrafiklag som f. n. behandlas av riksdagen.

Järnvägen har strikt ansvar för skador som uppkommer till följd av att en resande dödas eller skadas genom en olyckshändelse som har samband med järnvägsdriften. Ansvariet är alltså oberoende av om fel eller försumelse föreligger på järnvägens sida. Järnvägens ansvar omfattar den tid då den resande uppehåller sig i ett järnvägsfordon eller stiger av eller på ett sådant fordon (art. 26 § 1).

Järnvägen har däremot inte generellt ett strikt ansvar för skador som

tillfogas den resandes egendom. Endast om en resande har tillfogats personskada, har järnvägen ett strikt ansvar för skada på egendom som den resande bar på sig eller hade med sig som handresgods (art. 26 § 1). I annat fall är järnvägen ansvarig enligt allmänna skadeståndsregler (jfr art. 26 § 3), vilket i allmänhet innebär att ansvarighet uppkommer endast om vårdslöshet har förelegat på järnvägens sida.

Järnvägen kan under vissa förutsättningar undgå ansvarighet för en skada som har haft ett sådant samband med järnvägsdriften att den omfattas av det strikta ansvaret. Detta är fallet, om olyckshändelsen har orsakats av omständigheter som inte kan hänföras till själva järnvägsdriften och som järnvägen inte hade kunnat undgå eller förebygga följderna av även om den hade iakttagit den omsorg som förhållandena hade påkallat. Järnvägen är vidare helt eller delvis befriad från ansvarighet i den utsträckning som olyckshändelsen beror på fel eller försummelse av den resande eller på ett beteende som avviker från resandes normala beteende. Slutligen är järnvägen fri från ansvarighet, om olyckshändelsen beror på ett sådant beteende av tredje man som järnvägen inte hade kunnat undgå eller förebygga följderna av, även om den hade iakttagit den omsorg som förhållandena hade påkallat (art. 26 § 2).

I artiklarna 27 - 29 regleras vilka skadetyper som är ersättningsgilla.

Vid dödsfall och personskada bestäms ersättningens storlek enligt nationell rätt. Dock gäller en begränsning av engångsbelopp eller livränta till 70 000 SDR (ca 589 000 kr.) per resande, om det i den nationella rätten föreskrivs ett lägre belopp (art. 30). Om järnvägen har ett strikt ansvar för skada på egendom som den resande bar på sig eller hade med sig som handresgods, gäller däremot generellt en ansvarsbegränsning på 700 SDR (ca 5 900 kr.) per resande (art. 31).

I artikel 33 görs undantag från bestämmelserna om järnvägens ansvarighet i de fall då skador uppkommer under befordran på en linje som omfattas av CIV men som inte är en järnvägslinje. I tilläggskonventionen gäller motsvarande undantag endast bil- och sjöfartslinjer. Enligt 1980 års CIV omfattar undantaget varje linje för annan befordran än spårbefordran. Undantaget är sålunda t. ex. tillämpligt på befordran med sväware.

Järnvägarnas ansvarighet för inskrivet resgods (art. 34 - 41)

Om en resande tillfogas personskada under en järnvägsbefordran, kan ersättningsskyldighet för skadan komma i fråga bara för den järnväg som trafikerar den linje på vilken den skadeorsakande händelsen inträffade. Någon solidarisk ansvarighet för personskada föreligger således inte för de järnvägar som efter varandra utför befordringen av en resande exempelvis från Paris till Stockholm. Vid befordran av inskrivet resgods uppkommer däremot en solidarisk ansvarighet för samtliga järnvägar som deltar i befordringen. Den järnväg som tar emot resgodset från den resande och därvid utfärdar resgodsbevis blir nämligen ansvarig för hela befordringen

fram till bestämmelsestationen. Genom att överta resgodset inträder varje efterföljande järnväg i befodringsavtalet och blir därmed också ansvarig för hela befodrningen (art. 34).

Järnvägen har i princip ett strikt ansvar för skada som uppkommer för en resande genom att hans inskrivna resgods helt eller delvis går förlorat eller skadas under tiden för befodrningen, dvs. från det att godset har tagits emot för befodrning till dess att det har lämnats ut, samt för skada till följd av att godset inte hålls tillgängligt för utlämning i rätt tid (art. 35 § 1).

Järnvägen är emellertid fri från ansvarighet, om någon av de grunder som anges i CIV föreligger. Järnvägen är sålunda inte ansvarig, om förlusten, skadan eller dröjsmålet med utlämningen beror på fel eller försummelse av den resande, på en anvisning som den resande har lämnat och som inte har föranletts av fel eller försummelse på järnvägens sida eller på fel i själva resgodset. Ansvarsfrihet föreligger vidare, om förlusten, skadan eller dröjsmålet beror på någon omständighet som järnvägen inte hade kunnat undgå eller förebygga följderna av (art. 35 § 2). Denna senare grund motsvarar den ansvarsfrihetsgrund som gäller för skada som tillfogas en resandes person (jfr art. 26 § 2 a och c). Om järnvägen vill undgå ansvar genom att åberopa någon av dessa grunder, måste järnvägen bevisa att förlusten, skadan eller dröjsmålet var en följd av någon av de omständigheter som nu har nämnts (art. 36 § 1).

I fråga om förlust av eller skada på resgods – men inte i fråga om dröjsmål – finns ytterligare ansvarsfrihetsgrunder. Järnvägen undgår sålunda ansvarighet om förlusten eller skadan härrör av en sådan särskild risk som är förbunden med frånvaro av förpackning eller bristfällig förpackning, resgodsets särskilda beskaffenhet eller inlämning av föremål som inte befodras som inskrivet resgods (art. 35 § 3). Från bevissynpunkt är det gynnsammare för järnvägen att åberopa dessa ansvarsfrihetsgrunder än de tidigare nämnda. Järnvägen måste visserligen visa att den särskilda risk som åberopas verkligen har förelegat. Orsakssambandet mellan risken och förlusten eller skadan behöver däremot inte styrkas. Det är sålunda tillräckligt att järnvägen visar att omständigheterna är sådana att förlusten eller skadan *kan* vara en följd av denna risk. I så fall skall förlusten eller skadan antas vara en följd av risken, om inte den skadelidande bevisar att ett sådant samband mellan risken och förlusten eller skadan helt eller delvis saknas (art. 36 § 2).

Som tidigare har nämnts är järnvägen skyldig att på begäran av den resande lämna ut inskrivet resgods på bestämmelsestationen när, efter ankomsten av det tåg med vilket resgodset borde ha befodrats, järnvägen har fått den tid på sig som behövs för att godset skall kunna hållas tillgängligt (art. 23 § 3). Om järnvägen inte kan lämna ut godset inom denna tid, har den resande rätt till ersättning för den skada som det innebär för honom att han inte i rätt tid kan förfoga över sitt resgods. Om det går en längre tid utan att järnvägen kan lämna ut resgodset, blir den resandes

situation så småningom jämförbar med den som skulle ha uppstått om resgodset faktiskt hade gått förlorat. När 14 dagar har gått från det att utlämningskyldigheten inträdde och den resande därefter begär utlämning, får därför en resande vars inskrivna resgods ännu inte har hållits tillgängligt för utlämning begära att järnvägen skall ersätta resgodset som om detta hade gått förlorat. Något bevis för att resgodset verkligen har gått förlorat behöver den resande i detta läge inte förete. Även om järnvägen skulle kunna visa att resgodset finns i behåll, skall godset anses ha gått förlorat, om den resande begär det. Om järnvägen inte visar att någon ansvarsfrihetsgrund föreligger, blir således den resande berättigad till ersättning som för förlust av resgodset (art. 37 § 1).

Den omständigheten att resgodset i ersättningshänseende skall anses ha gått förlorat innebär emellertid inte att järnvägen befrias från skyldigheten att fullgöra befodringsavtalet, om detta är möjligt. Skulle ett resgodskolli som har ansetts förlorat komma till rätta inom ett år från det att det begärdes utlämnat, är järnvägen skyldig att underrätta den resande, om järnvägen känner till dennes adress eller kan ta reda på den. Om den resande får en sådan underrättelse och inom 30 dagar därefter begär att få ut resgodset, är järnvägen skyldig att ställa det till hans förfogande på den station på befodringssträckan som den resande anger. Ett villkor för utlämningen är dock att den resande betalar tillbaka vad han har fått i ersättning för förlust av resgodset. Vidare är han skyldig att betala kostnaderna för befodrningen av godset från inlämningsstationen till utlämningsstationen (jfr för inrikes järnvägsbefodran 4 kap. 10 § andra stycket och 3 kap. 27 § tredje stycket förslaget till järnvägstrafiklag; prop. 1983/84: 117 s. 181). Genom att resgodset inte längre skall anses som förlorat, har den resande möjlighet att i stället för ersättning för förlust av resgodset få ersättning för dröjsmål med utlämningen av godset. Om en resande som har underrättats om att ett resgodskolli har kommit till rätta har låtit 30-dagarsfristen gå ut utan att begära utlämning av resgodset, får järnvägen förfoga över kollit i överensstämmelse med bestämmelserna i den stat som järnvägen tillhör. Detsamma gäller, om ett resgodskolli som har ansetts förlorat kommer till rätta mer än ett år från det att kollit begärdes utlämnat (art. 37 §§ 2 - 4).

Om järnvägen är ansvarig för att inskrivet resgods har gått helt eller delvis förlorat, skall järnvägen i princip betala ersättning för den skada som den resande har tillfogats till följd av förlusten. Järnvägen behöver dock inte ersätta den del av skadan som överstiger 34 SDR (ca 285 kr.) för varje kilogram av det gods som gått förlorat eller 500 SDR (ca 4 200 kr.) för varje kolli. Om den resande inte kan styrka skadans storlek, är han ändå berättigad till en viss schablonersättning, beräknad efter 10 SDR (ca 85 kr.) för varje förlorat kilogram eller 150 SDR (ca 1 260 kr.) för varje kolli. Utöver ersättning enligt dessa grunder skall ersättning utgå för befodringsavgifter, tullavgifter och andra utlägg som den resande har fått vid-

kännas i samband med befordringen av det resgods som har gått förlorat (art. 38). Det är att märka att enligt den föreslagna järnvägstrafiklagen (4 kap. 11 §) någon ersättning inte utgår om den resande inte kan visa att han har lidit skada.

När järnvägen är ersättningsskyldig på grund av att resgodset har skadats under befordringen, skall ersättningen motsvara minskningen av godsets värde. Ersättningen får dock inte överstiga vad som skulle ha utgått om hela resgodssändningen hade gått förlorad och ersättningen hade beräknats för förlust av hela sändningen. Om skadorna har medfört värdeminskning på bara en del av resgodssändningen, får högre ersättning inte utgå än som skulle ha betalats om denna del hade gått förlorad (art. 39).

Om dröjsmål med utlämningen av resgodset har uppkommit och någon ansvarsfrihetsgrund inte föreligger, har den resande rätt till ersättning med ett visst belopp för varje påbörjad period om 24 timmar som dröjsmålet varar. Dröjsmålet beräknas från den tidpunkt då den resande, efter det att järnvägens skyldighet att lämna ut resgodset hade inträtt, begärde att utlämning skulle ske. Ersättning utgår för den skada som den resande visar sig ha lidit till följd av dröjsmålet. För varje 24-timmarsperiod utgår dock ersättning med högst 0,40 SDR (ca 3 kr. 35 öre) per kg av resgodsets vikt eller 7 SDR (ca 59 kr.) för varje kolli. Ersättning utgår inte för dröjsmål utöver 14 dagar. Om den resande inte kan bevisa att han har lidit skada till följd av dröjsmålet, utgår ersättning med vissa, mycket låga schablonbelopp, 0,07 SDR (ca 60 öre) per kg och dygn eller 1,40 SDR (ca 11 kr. 80 öre) per kolli och dygn (art. 40). Enligt den föreslagna järnvägstrafiklagen utgår inte någon schablonersättning, om skada inte kan styrkas (jfr prop. 1983/84: 117 s. 76 f).

I samband med transport av inskrivet resgods kan fysiska skador uppkomma på befördrat gods till följd av dröjsmål. Enligt CIV skall sådana skador ersättas i enlighet med reglerna för dröjsmålsskador (jfr art. 40 § 4). I den föreslagna järnvägstrafiklagen har sådana skador inte hänförts till dröjsmålsskador. Enligt den lagen skall sådana fysiska skador på inskrivet resgods som beror på dröjsmål och sådana fysiska skador som uppkommer av någon annan anledning behandlas på samma sätt, nämligen som skada på godset och inte som dröjsmålsskada (4 kap. 10 §; jfr prop. 1983/84: 117 s. 209).

Om det föreligger dröjsmål med utlämningen i fråga om ett resgodskolli och detta kolli därefter går förlorat, kan den resande tänkas kräva ersättning både för dröjsmålet och för förlusten. I sådana fall utgår emellertid inte ersättning för dröjsmål vid sidan av ersättning för förlust (art. 40 § 2). Om en del av en resgodssändning har gått förlorad, kan på motsvarande sätt dröjsmålsersättning inte komma i fråga för den delen men däremot för vad som inte har gått förlorat (art. 40 § 3). Om resgodset har blivit fördröjt och dessutom skadat genom inverkan av någon annan omständighet än dröjsmålet, kan ersättning utgå både för dröjsmålet och för transportska-

dan (art. 40 § 4). I de fall då ersättning betalas både för dröjsmål och för förlust eller transportskada, får emellertid den sammanlagda ersättningen inte överstiga det maximibelopp som skulle ha gällt om hela resgodssändningen hade gått förlorad (art. 40 § 5).

Som tidigare har nämnts kan motorfordon som åtföljs av förare befordras som inskrivet resgods. Reglerna om järnvägens ansvarighet för inskrivet resgods tillämpas i princip i så fall på sådana fordon. Vissa specialregler gäller dock i dessa fall. Om lastningen av ett motorfordon som åtföljs av förare blir försenad på grund av någon omständighet för vilken järnvägen svarar eller om fordonet lämnas ut för sent, är den resande berättigad till ersättning för den skada som han visar sig ha tillfogats genom det inträffade. Ersättningen får dock inte överstiga befodringsavgiften för fordonet. Om det redan när fordonet skall lastas på tåget visar sig att lastningen blir försenad på grund av någon omständighet som järnvägen svarar för, kan den resande häva befodringsavtalet. Han har då rätt att återfå både befodringsavgiften för fordonet och befodringsavgifterna för honom själv och de övriga resande som omfattas av befodringsavtalet. Om han visar att förseningen har medfört skada för honom, har han dessutom rätt till ersättning intill ett belopp som motsvarar befodringsavgiften för fordonet. Om järnvägen är ansvarig för förlust av ett fordon eller en del av ett fordon, skall ersättningen bestämmas med utgångspunkt i fordonets bruksvärde. Ersättningen får dock inte överstiga 4 000 SDR (ca 33 700 kr.). En släpvagn som med eller utan last följer med ett motorfordon betraktas som ett fordon för sig (art. 41 §§ 1 - 3).

När det gäller egendom som under järnvägsbefodrningen har lämnats kvar i fordonet är järnvägen ansvarig enbart för sådana skador som beror på fel eller försummelse på järnvägens sida. Trots att det i detta fall är ett ansvar som grundas på vårdslöshet, är ersättningsskyldigheten begränsad. Den sammanlagda ersättningen för egendom i ett och samma fordon får nämligen inte överstiga 700 SDR (ca 5 900 kr.). För egendom som inte har lämnats i fordonet utan på detta har järnvägen enligt en uttrycklig bestämmelse inte något som helst ansvar (art. 41 § 4).

I den föreslagna järnvägstrafiklagen finns inte några bestämmelser om befodrnan av motorfordon som inskrivet resgods. Fordon med en högre vikt än 75 kg tas f. n. inte emot för befodrnan som inskrivet resgods i Sverige (prop. 1983/84: 117 s. 209).

Ansvarsbestämmelser som gäller både befodrnan av resande och befodrnan av resgods (art. 42-47)

Som har framgått av det föregående är järnvägens ersättningsskyldighet enligt CIV i åtskilliga fall begränsad till ett visst högsta belopp. Denna begränsning gäller i princip oberoende av grunden för ersättningsskyldigheten. Järnvägen har dock inte rätt till ansvarsbegränsning, om skadan har orsakats genom uppsåt. Skadan skall då ersättas fullt ut. Om det föreligger

grov vårdslöshet på järnvägens sida, fördubblas de maximibelopp som har angetts i det föregående för det fall att inskrivet resgods har gått förlorat, skadats eller lämnats ut för sent. I fråga om personskador och skador på egendom som den resande bär på sig eller för med sig som handbagage gäller däremot obegränsad ansvarighet vid grov vårdslöshet (art. 42). Det bör påpekas att enligt den föreslagna järnvägstrafiklagen järnvägens ansvarighet också såvitt gäller inskrivet resgods är obegränsat vid grov vårdslöshet (1 kap. 7 §).

Den som är berättigad till skadestånd av järnvägen har också rätt till ränta på ersättningen. För skadeersättningar i samband med internationell befordran gäller en enhetlig räntesats på fem procent. Ränta utgår från den dag då en skriftlig framställning om ersättning gavs in till en behörig järnväg. Om talan väcks vid domstol utan att krav dessförinnan har framställts i administrativ ordning, löper räntan från den dag då talan väcktes. I vissa fall uppkommer rätt till ränta på ersättning för personskada först vid en senare tidpunkt, nämligen när de omständigheter inträffade som läggs till grund när ersättningsbeloppet fastställs. Om den ersättning avseende inskrivet resgods som omfattas av ett och samma resgodsbevis inte uppgår till minst fyra SDR (ca 34 kr.), utgår inte någon ränta på ersättningen. Skulle järnvägen anse att regleringen av ett anspråk på ersättning som gäller inskrivet resgods fördröjs genom att de handlingar som järnvägen behöver för att bedöma anspråket inte företes, kan järnvägen utsätta en viss frist för den resande att överlämna handlingarna. Om den resande inte överlämnar handlingarna före fristens utgång, upphör räntan att utgå och börjar sedan inte utgå igen förrän handlingarna har överlämnats (art. 43).

Järnvägen har som nämnts i huvudsak ett strikt ansvar vid befordran av resande och inskrivet resgods. Från denna huvudregel gäller vissa undantag som har behandlats i det föregående. Dessutom gäller ett allmänt undantag från ansvarigheten vid befordran av resande och inskrivet resgods. Järnvägen är sålunda fri från ansvarighet för skador som har orsakats av en atomolycka, om innehavaren av en atomanläggning är ansvarig för skadan enligt särskild nationell lagstiftning om ansvarighet på atomenergis område (art. 44).

Eftersom järnvägens ansvarighet vid befordran av resande och resgods är strikt, dvs. ett ansvar oberoende av vårdslöshet, är det i regel utan betydelse om vårdslöshet har förelegat på järnvägens sida. I vissa fall är dock järnvägen ansvarig endast om en viss skada har uppkommit till följd av vårdslöshet på järnvägens sida. Grövre former av vårdslöshet medför dessutom att de vanliga reglerna om ansvarsbegränsning inte skall tillämpas. Frågan är i sådana fall när vårdslöshet som inte föreligger hos järnvägens högsta ledning skall tillräknas järnvägen. Enligt CIV är järnvägen ansvarig för sina anställda och för de andra personer som den anlitar för att utföra befordringen. Om en sådan person har gjort sig skyldig till vårdslöshet, anses sålunda vårdslöshet föreligga hos järnvägen. Järnvägen är dock

inte ansvarig, om en sådan person på begäran av en resande utför en tjänst som det inte åligger järnvägen att utföra (art. 45).

Ett skadeståndsanspråk som skulle ha kunnat grundas på CIV får bara göras gällande under de förutsättningar och med de begränsningar som anges i CIV, även om anspråket i det aktuella fallet grundas på andra ansvarsregler. Skadeståndsanspråk kan visserligen grundas på allmänna regler om skadeståndsansvar. Bestämmelserna i CIV om ansvarsfrihetsgrunder, reklamation, preskription och begränsning av ersättningens storlek skall emellertid tillämpas oavsett vilken grund som åberopas (art. 46).

Om en viss person som för järnvägens räkning har medverkat vid befordringen genom vårdslöshet har orsakat en skada, har den skadelidande möjlighet att rikta ersättningsanspråk mot denne. Ett sådant anspråk kan inte grundas på något kontraktsförhållande mellan skadevällaren och den skadelidande. Skadeståndskravet kan därför bara grundas på allmänna skadeståndsregler. Det har antagits att, om en medhjälpare har ålagts ersättningsskyldighet, skadeståndet i praktiken kommer att betalas av järnvägen. På grund härav har det föreskrivits att de nyssnämnda förutsättningarna för och begränsningarna i rätten till ersättning skall gälla också i fråga om anspråk som framställs mot järnvägens medhjälpare (art. 46 andra stycket; jfr. prop. 1983/84: 117 s. 42 ff, 310 ff).

CIV innehåller inte någon reglering av järnvägens ansvarighet för dröjsmål vid personbefordran. Frågan om järnvägens ansvarighet i sådana fall avgörs enligt lagen i den stat där den händelse som orsakade dröjsmålet inträffade (art. 47 § 1). Den föreslagna järnvägstrafiklagen innehåller inte heller någon reglering i detta hänseende (jfr prop. 1983/84: 117 s. 49 ff). Som tidigare har nämnts finns dock i CIV en bestämmelse (art. 41 § 1) om järnvägens ansvarighet för en sådan försening som uppkommer när ett motorfordon åtföljs av förare. 1980 års diplomatiska konferens beslöt emellertid att uppdra åt centralbyrån att utreda frågan om dröjsmålsansvaret och eventuellt föreslå en komplettering av fördraget på denna punkt.

När en resande skadas till följd av järnvägsdriften medan han uppehåller sig i ett järnvägsfordon eller stiger på eller av ett sådant fordon, blir järnvägen så gott som alltid ansvarig för skadan. Om järnvägen är ansvarig för en personskada som tillfogas en resande, omfattar ansvarigheten också skada på sådan egendom som den resande bär på sig eller har med sig som handresgods (art. 26 § 1). Om inte den resande samtidigt tillfogas personskada, är järnvägen ansvarig för skadan på föremål och djur som den resande är skyldig att ha uppsikt över och för skada på egendom som den resande bär på sig endast om skadan har orsakats genom fel eller försumelse från järnvägens sida. När ansvarighet föreligger för järnvägen för en sådan skada, är de regler om reklamation, preskription och begränsning av ersättningens storlek som finns i CIV inte tillämpliga (art. 47).

Framställande av anspråk (art. 48–55)

Om järnvägen upptäcker eller får anledning att anta att inskrivet resgods har skadats eller gått förlorat eller om den resande påstår att detta är fallet, skall järnvägen genast göra en utredning. Järnvägen skall, om möjligt i den resandes närvaro, upprätta en redogörelse. I redogörelsen skall så långt det är möjligt anges vilken skada som har uppkommit samt hur och när den har uppstått. Järnvägen skall utan kostnad överlämna en avskrift av redogörelsen till den resande (art. 48 § 1).

Ett särskilt förfarande är föreskrivet för det fallet att den resande inte anser sig kunna godta uppgifterna i redogörelsen. Han kan då begära att redogörelsens riktighet i vissa delar skall prövas av en sakkunnig. Denne kan utses av parterna, som emellertid har rätt att vända sig till domstol och få denna att förordna en sakkunnig. I fråga om förfarandet tillämpas de bestämmelser som gäller i den stat där utredningen äger rum (art. 48 § 2).

Om ett resgodskolli har gått förlorat, skall den resande lämna en så noggrann beskrivning som möjligt av kollit för att därigenom underlätta järnvägens efterforskningar (art. 48 § 3).

Enligt CIV föreligger inte något hinder mot att skadeståndstalan mot den ansvariga järnvägen väcks vid domstol. Det finns emellertid en ganska utförlig reglering av hur krav kan framställas mot järnvägen utom rätta (art. 49). Denna reglering är särskilt betydelsefull såvitt gäller anspråk med anledning av järnvägens ansvarighet vid personbefordran. I fråga om sådana anspråk är nämligen endast domstolarna i den stat i vilken den skadevållande händelsen inträffade behöriga. Detta kan medföra olägenheter för en skadelidande som har hemvist i en annan stat. Däremot finns det möjligheter att i utomprocessuell ordning begära ersättning av den ansvariga järnvägen genom förmedling av järnvägen i den skadelidandes hemort (art. 49 § 1).

Ett utomprocessuellt ersättningskrav som gäller inskrivet resgods skall ges in till den järnväg som skrev in resgodset, till bestämmelsejärnvägen eller till den järnväg som trafikerar den linje där den skadeorsakande händelsen inträffade (art. 49 § 2).

Rätten att föra ersättningstalan vid domstol tillkommer den som visar upp biljett eller resgodsbevis eller visar sin behörighet på något annat sätt (art. 50). Bestämmelsen gäller både personskador och skador på resgods.

Talan om ersättning i fall då en resande dödas eller skadas får föras endast mot den järnväg som trafikerar den linje på vilken den skadeorsakande händelsen inträffade. Om denna linje trafikeras gemensamt av två järnvägar, får dock talan väckas mot vilken som helst av dessa järnvägar. Talan om skadeersättning med anledning av befordran av inskrivet resgods får väckas mot någon av de järnvägar mot vilka ett utomprocessuellt krav kan framställas enligt vad som förut har sagts. När talan väcks mot en järnväg, bortfaller rätten till talan mot de övriga. Ett ersättningskrav kan dock alltid göras gällande genom genkärsmål eller kvittningsinvändning

mot en järnväg som själv för talan mot en resande, om kravet grundar sig på samma befodringsavtal som järnvägens huvudkäromål.

Talan om ersättning i fall då resande dödas eller skadas kan, som redan har nämnts, väckas endast i den stat inom vilken den skadeorsakande händelsen inträffade. I fråga om andra anspråk som grundas på CIV kan talan mot en järnväg väckas endast i den stat som järnvägen tillhör. Det är dock möjligt att avvika från regleringen i CIV genom en mellanstatlig överenskommelse (art. 52).

I CIV finns bestämmelser om reklamation (art. 53 och 54). Rätten att föra talan i fall då resande dödas eller skadas går i regel förlorad, om inte den som har rätt till ersättning anmäler skadefallet till någon av de järnvägar, vid vilken ett utomprocessuellt krav får framställas, inom tre månader från det att han fick kännedom om skadan. Anmälan behöver dock inte göras i vissa fall, t. ex. då järnvägen har fått reda på skadan på något annat sätt eller om skadefallet har orsakats av fel eller försummelse från järnvägens sida (art. 53). Vid befordran av inskrivet resgodis gäller som huvudregel att rätten att begära ersättning går förlorad, om den resande tar emot resgodiset från järnvägen utan att göra någon anmärkning. Denna rätt är dock bibehållen i vissa fall, t. ex. om minskning av eller skada på resgodiset har fastställts innan resgodiset lämnas ut genom en sådan undersökning som har nämnts i det föregående, om enda orsaken till att resgodiset inte har blivit undersökt är försummelse från järnvägens sida eller om skadan inte är uppenbar och den resande begär undersökning inom tre dagar efter det att han tog emot resgodiset. Vid dröjsmål med utlämningen behåller den resande rätten att kräva ersättning, om han inom 21 dagar gör gällande sin rätt hos avresejärnvägen, bestämmelsejärnvägen eller den järnväg under vars innehav av resgodiset detta har blivit försenat. Reklamation behöver inte göras, om skadan har orsakats genom uppsåt eller grov vårdslöshet från järnvägens sida (art. 54).

För fordringar på ersättning gäller tämligen korta preskriptionsfrister. Om fordringen grundas på järnvägens ansvarighet i fall då resande skadas, är preskriptionstiden i princip treårig. I övriga fall gäller i allmänhet en ettårig preskriptionstid. Om fordringen avser en skada som har framkallats uppsåtligt från järnvägens sida eller om fordringen grundas på svikligt förfarande, är dock preskriptionstiden två år. Om en fordran preskriberas, bortfaller inte bara rätten att göra fordringen gällande genom käromål utan också möjligheten att göra fordringen gällande genom genkäromål eller yrkande om kvittning (art. 55).

Det inbördes förhållandet mellan järnvägarna (art. 56–61)

I CIV finns vissa bestämmelser om avräkning mellan järnvägarna av uppburna befodringsavgifter (art. 56). Vidare regleras den slutliga fördelningen av skadeståndsskyldigheten för det fall att flera järnvägar har deltagit i en befordran under vilken en skada har uppkommit.

Sålunda ges bestämmelser om återkrav (regress) mellan dessa järnvägar (art. 57–61). Beträffande denna reglering skall endast påpekas att CIV innebär en avvikelse från 14 kap. 5 § rättegångsbalken. I motsats till vad som gäller enligt nämnda lagrum får sålunda ett krav som en järnväg har framställt regressvis mot en annan järnväg inte handläggas gemensamt med det skadeståndskrav som har väckts med anledning av befodringsavtalet (art. 59 § 5).

Förhållandet till vissa andra fördrag (art. 62)

CIV:s bestämmelser gäller inte i den mån de strider mot de bestämmelser som vissa stater meddelar för trafiken mellan sig vid tillämpning av särskilda fördrag, såsom fördragen om den Europeiska kol- och stålgemenskapen och den Europeiska ekonomiska gemenskapen (EG). Motsvarande bestämmelse finns i 1970 års CIV.

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

Tillämpningsområde (art. 1 och 2)

De enhetliga rättsreglerna för avtal om internationell järnvägsbefordran av gods (CIM) skall i princip tillämpas på alla godssändningar som lämnas för befordran med en genomgående fraktsedel för en sträcka som berör minst två staters områden. Som förutsättning gäller dock att befordringen omfattar uteslutande sådana linjer som är upptagna på en särskild lista som förs av centralbyrån, CIM-listan (art. 1).

Från huvudregeln om när CIM skall tillämpas görs undantag för det fallet att befordringens internationella karaktär är uttunnad genom att avsändnings- och bestämmelsestationerna ligger i samma stat medan en annan stat endast berörs av genomfart. CIM är då inte tillämplig, om genomfartslinjen trafikeras uteslutande av en järnväg med säte i avsändningsstaten eller om de berörda staterna eller järnvägarna har enats om att inte betrakta befordringen som internationell. Undantag från huvudregeln görs också för det fallet att befordringen sker mellan stationer i två grannstater eller mellan stationer i två stater i genomfart över en tredje stats område och de linjer på vilka befordringen utförs trafikeras uteslutande av en järnväg med säte i någon av dessa tre stater. I ett sådant fall tillämpas de regler som gäller för denna järnvägs inrikes trafik, om avsändaren begär det och använder motsvarande fraktsedel samt hinder mot detta inte möter på grund av lag eller annan författning i någon av de berörda staterna (art. 2).

Befodringskyldighet (art. 3–5)

En järnväg som har låtit föra in en linje på den lista som förs av centralbyrån är enligt 1970 års CIM skyldig att ta emot gods för internatio-

nell befordran på linjen. Denna befordringsskyldighet begränsas i 1980 års CIM till att avse vagnslastgods. I fråga om styckegods har således befordringsskyldigheten i internationell trafik avskaffats i likhet med vad som redan har skett i åtskilliga länders inrikes trafik. Skyldigheten att ta emot vagnslastgods för befordran gäller enligt 1980 års CIM endast i den mån befordringen kan genomföras med den personal och de normala transportmedel som motsvarar det vanliga transportbehovet. Avsändaren måste vidare rätta sig efter CIM, tilläggsbestämmelserna och de internationella tarifferna. Också i flera andra avseenden gäller inskränkningar i befordringsskyldigheten. Befordringsskyldighet föreligger sålunda inte, om det är omöjligt för järnvägen att utföra befordringen till följd av omständigheter som ligger helt utanför järnvägens kontroll. I de fall då befordringsskyldighet föreligger, blir emellertid en transportkund berättigad till ersättning för den skada som han lider genom att järnvägen åsidosätter sin befordringsskyldighet (art. 3 §§ 1, 3 och 6).

Såvitt gäller inskränkningar i trafiken (art. 3 § 4) hänvisas till vad som anförs i anslutning till artikel 4 § 2 i CIV.

Vissa föremål och ämnen är helt uteslutna från befordran (art. 4), medan andra befordras endast på vissa villkor (art. 5). En järnväg är givetvis oförhindrad att ta emot gods till befordran även om den inte är skyldig att göra detta. Om en järnväg har tagit emot gods för befordran trots att någon befordringsskyldighet inte föreligger enligt CIM, torde den inte kunna fordra att en efterföljande järnväg fortsätter befordringen.

Sådant gods befordras inte som åtminstone i någon av de berörda staterna är uteslutet från befordran eller som inte får befordras i strid mot postmonopol. Vidare är sådant gods uteslutet från befordran som på grund av omfång, vikt eller beskaffenhet inte lämpar sig för befordran på alla de sträckor som den avsedda befordringen omfattar. Stora grupper ämnen och föremål som är uteslutna från befordran anges i reglementet om internationell järnvägsbefordran av farligt gods (RID).

Tariffer och särskilda avtal (art. 6)

Järnvägarna skall i sina tariffer ange alla de särskilda villkor som skall tillämpas på en befordran. Tarifferna skall bl. a. innehålla de uppgifter som behövs för att frakten och andra befordringsavgifter skall kunna beräknas. Tarifferna skall i princip tillämpas lika mot alla transportkunder. Järnvägarna får dock i särskilda avtal medge fraktnedsättningar eller andra förmåner för kunden under förutsättning att jämförbara kategorier av transportkunder erbjuds likvärdiga villkor. Dessutom får särskilda rabatter och andra förmåner medges för transporter som har samband med järnvägsförvaltningen eller offentlig förvaltning eller tillgodoser välgörande ändamål.

Beräkningsenhet (art. 7)

Enligt CIM är järnvägens skadeståndsskyldighet i allmänhet begränsad

till sitt belopp. Maximibeloppet anges oftast till ett visst belopp per kilo. Dessa belopp anges i Internationella valutafondens särskilda dragningsränter (art. 7). I detta hänseende hänvisas till vad som sägs i anslutning till art. 6 i CIV.

Särskilda bestämmelser, tilläggsbestämmelser och nationell rätt (art. 8–10)

För befordran av vissa slag av gods gäller bestämmelserna i CIM endast i den utsträckning de inte ersätts av särskilda bestämmelser. Sådana bestämmelser finns i fråga om privatvagnar, containrar och expressgoods. De särskilda bestämmelserna har tagits upp i de reglementen som reglerar transport av dessa godsslag. Dessa reglementen utgör bilagorna II, III och IV till CIM, dvs. RIP, RICo resp. RIEx (art. 8). Beträffande innehållet i dessa bilagor hänvisas till avsnitt 4.5.

Enligt CIM får utfärdas tilläggsbestämmelser för tillämpningen av de enhetliga rättsreglerna. Sådana tilläggsbestämmelser får utfärdas av två eller flera medlemsstater eller av två eller flera järnvägar (art. 9). Beträffande tilläggsbestämmelserna till CIM hänvisas till vad som anförs i anslutning till art. 7 i CIV (avsnitt 4.3).

Om en fråga inte har reglerats i CIM, i tilläggsbestämmelserna eller i en internationell tariff, får frågan lösas med tillämpning av nationell rätt (art. 10). I fråga om innebörden av uttrycket "nationell rätt" hänvisas till vad som anförs i anslutning till art. 8 i CIV.

Befordringsavtalets tillkomst (art. 11)

Ett avtal om internationell järnvägsbefordran av gods anses sedan lång tid tillbaka inte vara slutet förrän avsändningsjärnvägen har tagit emot godset för befordran och dessutom tagit emot den fraktsedel som måste avlämnas tillsammans med godset. Den karaktär av *realavtal* som det internationella godsbefordringsavtalet sålunda har enligt 1970 års CIM behålls i 1980 års CIM (art. 11 § 1). Det bör påpekas att fraktavtalet enligt den föreslagna järnvägstrafiklagen inte är ett realavtal. För avtal om godsbefordran gäller sålunda för inrikes trafik allmänna regler om hur avtal ingås (3 kap. 2 § järnvägstrafiklagen; jfr prop. 1983/84: 117 s. 54, s. 129).

När järnvägen har tagit emot godset och fraktsedeln, skall järnvägen enligt CIM genom stämpling eller maskinell kvittering förse fraktsedeln med uppgift om dagen för mottagandet. Detta ingår emellertid inte som något led i befordringsavtalets tillkomst utan tjänar uteslutande som bevis (art. 11 § 1).

Järnvägens skyldighet att förse fraktsedeln med datumuppgift inträder i princip så snart allt det gods som anges i fraktsedeln har lämnats in. Avsändaren kan emellertid enligt befordringsavtalet vara skyldig att betala vissa kostnader. Om detta är fallet, är järnvägen inte skyldig att kvittera mottagandet förrän dessa kostnader har betalats. Om järnvägen förser

fraktsedeln med datumuppgift utan att avsändaren har betalat dessa kostnader, får dock den bristande betalningen inte någon inverkan på befodringsavtalets giltighet. Om avsändaren begär det, skall datumuppgiften anbringas på fraktsedeln i hans närvaro (art. 11 § 2).

När fraktsedeln har försetts med datumuppgift, utgör fraktsedeln ett bevis om att ett befodringsavtal har slutits och om dess innehåll (art. 11 § 3). Det finns dock vissa undantag när det gäller presumtionen för att uppgifterna i fraktsedeln är riktiga. Presumtionen gäller bl. a. under vissa förutsättningar inte beträffande uppgifter om vikt och kolliantal, om det åligger avsändaren att lasta godset (art. 11 § 4).

Med "fraktsedel" avses det blad i fraktsedelssettet som brukar kallas "originalet". Detta blad behålls av järnvägen under hela befodrningen. Till avsändaren lämnas ett annat fraktsedelsblad, den s.k. fraktsedelsdubblotten (art. 12 §§ 1 och 2). Också på fraktsedelsdubblotten skall järnvägen genom stämpling eller maskinell kvittering bekräfta att godset har tagits emot för befodrning och ange dagen för detta. Därigenom får dubblotten normalt samma innehåll som originalet, men dess rättsliga betydelse är inte densamma som originalets.

Fraktsedelns utformning och innehåll (art. 12 och 13)

Som redan har nämnts kan ett godsbefodringsavtal enligt CIM inte komma till stånd utan att en fraktsedel upprättas. Det åligger avsändaren att till järnvägen lämna en ifylld fraktsedel för varje sändning som skall befodrmas. I samma fraktsedel får bara tas upp gods som utgör last i en enda vagn.

Fraktsedelns utformning bestäms av järnvägarna. Dessa fastställer en enhetlig fraktsedelsblankett för fraktgods och en enhetlig fraktsedelsblankett för ilgods. Båda modellerna måste vara så utformade, att ett fraktsedelsblad kan användas som fraktsedelsdublett. Fraktsedlar som har utformats efter en förenklad modell kan användas i viss trafik, särskilt mellan grannländer, om detta föreskrivs i de internationella tarifferna (art. 12).

I CIM anges vissa uppgifter som fraktsedeln alltid måste innehålla (art. 13 § 1). Den omständigheten att någon obligatorisk uppgift saknas i fraktsedeln innebär dock inte utan vidare att något giltigt befodringsavtal inte föreligger. Bara om fraktsedeln saknar uppgift om bestämmelsestationen, om vilket gods befodrningen avser eller om vem som är avsändare torde den kunna anses vara så bristfällig att den inte kan utgöra grund för ett befodringsavtal. Skulle järnvägen ha godtagit en fraktsedel som är bristfällig endast i något annat avseende, torde järnvägen vara skyldig att fullgöra befodrningen.

Utöver de uppgifter som fraktsedeln alltid skall innehålla anges i vissa artiklar uppgifter som i särskilda fall också skall föras in i fraktsedeln. Andra uppgifter än de som anges i CIM får föras in i fraktsedeln bara om de är föreskrivna eller tillåtna i nationell rätt, tilläggbestämmelserna eller i

tarifferna. Det är inte tillåtet att i stället för fraktsedel använda någon annan transporthandling (art. 13 §§ 2 och 4).

Åtgärder i samband med att godset avlämnas till befordran (art. 14–17)

Det internationella järnvägsnätet är så rikt förgrenat, att det ofta finns mer än en väg som kan användas för befordran till en viss bestämmelsestation. När olika befodringsvägar finns, har avsändaren i princip rätt att bestämma vilken som skall användas. Valet av befodringsväg sker genom att avsändaren i fraktsedeln direkt anger t. ex. en viss gränsstation eller lämnar vissa andra uppgifter av vilka den önskade befodringsvägen framgår indirekt. Det kan dock inträffa att järnvägen måste välja en annan befodringsväg än den som avsändaren har angett, t. ex. på grund av att ett befodringshinder har uppkommit på en viss sträcka. Även när det inte är nödvändigt av någon sådan anledning, har emellertid järnvägen rätt att göra avvikelser från den angivna befodringsvägen. Järnvägen är dock skyldig att se till att godset befodrars över stationer på vilka vissa åtgärder skall vidtas enligt vad avsändaren har angett, t. ex. utfodring av levande djur eller tullbehandling. Inte heller får sådana avvikelser från en angiven befodringsväg göras som medför ökade kostnader eller förlängd leveransfrist (art. 14 § 3).

I princip har avsändaren bestämmanderätt också när det gäller frågan vilken eller vilka tariffer som skall tillämpas. När avsändaren i fraktsedeln har angett att en viss tariff skall tillämpas, är järnvägen sålunda skyldig att rätta sig efter detta, om förutsättningarna för tariffens tillämpning föreligger (art. 14 § 5).

När befodringsvägen eller de tillämpliga tarifferna inte kan bestämmas på grundval av uppgifterna i fraktsedeln, skall järnvägen välja den väg och de tariffer som järnvägen anser vara förmånligast för avsändaren. Om skada uppkommer till följd av ett olämpligt val, är järnvägen dock skyldig att ersätta skadan endast om uppsåt eller grov vårdslöshet kan läggas järnvägen till last (art. 14 §§ 6 och 7).

När gods har överlämnats till järnvägen för befordran, innebär själva innehavet av godset i regel en garanti för att järnvägen kommer att få betalt för befordringen. Detta gör att järnvägen kan låta avsändaren välja mellan att själv betala kostnaderna eller att låta mottagaren betala dessa. CIM innehåller utförliga föreskrifter om hur avsändaren i fraktsedeln kan reglera i vad mån olika kostnader skall betalas av honom eller av mottagaren.

Avsändningsjärnvägen kan dock kräva att avsändaren betalar alla kostnader i förskott, om den bedömer att godset är utsatt för snar förstörelse eller att det med hänsyn till sitt låga värde eller sin beskaffenhet inte ger tillräcklig säkerhet för kostnaderna (art. 15 §§ 1 och 6).

I samband med att godset lämnas till befordran kan avsändaren också deklarerera s. k. leveransintresse. Detta sker genom att han på avsedd plats i fraktsedeln anger ett visst belopp (art. 16). En särskild avgift tas ut, när

leveransintresse deklarerar. När en sådan deklaration har avgetts, höjs den gräns för ersättningens storlek som annars gäller för skada till följd av att sändningen inte lämnats ut till mottagaren oförminskad, oskadad och i rätt tid med det belopp som anges i deklarationen (art. 46).

När godset lämnas till befordran, kan avsändaren belägga detta med efterkrav. Därigenom åläggs järnvägen att inte lämna ut godset till mottagaren utan att denne betalar efterkravsbeloppet. Om järnvägen lämnar ut godset utan att uppbära efterkravsbeloppet, blir den skyldig att ersätta avsändaren den skada som denne lider till följd av järnvägens förfarande, dock högst med efterkravets belopp. Om de föreskrifter som gäller för avsändningsjärnvägen tillåter det, kan avsändaren begära att järnvägen i förskott betalar honom ett belopp motsvarande det som skall tas ut av mottagaren. Storleken av efterkrav och förskott skall alltid anges i fraktsedeln (art. 17).

Ansvar för uppgifterna i fraktsedeln (art. 18)

De uppgifter som avsändaren för in eller låter föra in i fraktsedeln måste vara riktiga, tydliga och fullständiga samt införda på rätt ställe i fraktsedeln. Avsändaren är ansvarig för alla följder av brister i dessa hänseenden. Denna ansvarighet är strikt och kan således göras gällande av järnvägen även om avsändaren inte har förfarit vårdslöst (art. 18). Någon skyldighet för järnvägen att pröva om avsändarens uppgifter uppfyller de krav som nu har nämnts föreligger inte. Om järnvägen när den tar emot en fraktsedel inser att en uppgift som avsändaren har lämnat i den är bristfällig, får detta dock anses medföra att ansvarighet för skador i följd av bristfälligheten uppkommer också för järnvägen.

Järnvägens mottagande av godset (art. 19–26)

Den omständigheten att godset är skadat när det överlämnas till järnvägen för befordran befriar inte järnvägen från skyldighet att befordra godset. Om godset var skadat redan när järnvägen tog emot det, kan emellertid järnvägen lätt komma i en besvärlig bevissituation för det fallet att varuhavaren senare gör gällande att godset var oskadat när det överlämnades till järnvägen. Järnvägen får därför fordra, att godsets tillstånd anges i fraktsedeln om godset då visar tydliga tecken på skada (art. 19 § 1).

För att järnvägen skall vara skyldig att ta emot godset, måste föreskrifterna i CIM om förpackning vara uppfyllda. Gods som är av sådan beskaffenhet att det behöver förpackas skall av avsändaren packas på ett sådant sätt att det skyddas mot att gå förlorat, minskas eller skadas och att godset inte medför risk för skada på personer, järnvägsmateriel eller annat gods. Om avsändaren inte har iakttagit förpackningsföreskrifterna, kan järnvägen vägra att ta emot godset eller kräva att avsändaren i fraktsedeln erkänner att förpackning saknas eller är bristfällig (art. 19 §§ 2 och 3).

Ansvaret för skador till följd av att förpackning saknas eller är bristfällig

åvilar avsändaren ensam. En förutsättning för att avsändaren skall bli ersättningskyldig är dock att järnvägen visar att förpackning har saknats eller varit bristfällig när godset överlämnades till befördran. Någon bevisning krävs dock inte, om avsändaren i fraktsedeln har erkänt att förpackningen var bristfällig eller att förpackning saknades (art. 19 § 4).

Frågan huruvida lastningen av godset skall ombesörjas av järnvägen eller av avsändaren regleras i princip av de föreskrifter som gäller på avsändningsstationen. Om godset lastas genom avsändarens försorg, har denne ett strikt ansvar för alla följder av att lastningen sker på ett oriktigt sätt (art. 20 §§ 1–3).

Järnvägen har rätt att när som helst undersöka godset för att fastställa om sändningen svarar mot uppgifterna i fraktsedeln och om de föreskrifter har följts som i fråga om vissa godsslag måste vara uppfyllda för att godset skall få befordras i internationell trafik (art. 21 § 1). Resultatet av undersökningen skall antecknas i fraktsedeln. När undersökningen äger rum på avsändningsstationen, skall resultatet också antecknas på fraktsedelsdubblotten, om denna fortfarande är i järnvägens besittning. Om undersökningen visar att fraktsedelsuppgifterna inte är riktiga eller att någon föreskrift som måste uppfyllas för att godset skall få befordras inte har följts, har järnvägen rätt till ersättning för sina kostnader för undersökningen (art. 21 § 3). Bestämmelserna om järnvägens rätt att undersöka godset kan enligt sin lydelse tillämpas också när det gäller att avgöra huruvida fraktsedelns uppgifter om godsets vikt eller antalet kollin är riktiga. Förutsättningarna för att järnvägen skall vara skyldig att fastställa bl. a. godsets vikt och kolliantalet regleras dock av den tillämpliga nationella rättsordningen. Även om den vikt som järnvägen har fastställt skiljer sig från den som avsändaren har uppgett, skall den vikt som avsändaren har angett i vissa fall läggas till grund för fraktberäkningen (art. 22).

Om järnvägens kontroll av godsets vikt visar att lastgränsen för den vagn som det är fråga om har överskridits, får järnvägen lossa överlasten och förfara med det avlastade godset enligt särskilda regler. Om överlasten befordras, är avsändaren givetvis skyldig att betala den frakt som motsvarar viktskillnaden (art. 23). Han är dessutom skyldig att betala ett särskilt frakttillägg. Frakttillägg utgår också, när gods som enligt RID är uteslutet från befördran eller får befordras endast under vissa villkor har överlämnats till järnvägen under oriktig, otydlig eller ofullständig beskrivning eller utan att föreskrivna villkor är uppfyllda (art. 24 § 1).

När avsändaren överlämnar fraktsedeln till järnvägen, bör han samtidigt överlämna de handlingar som behövs för den behandling av godset som under befordringen skall äga rum hos tullmyndigheter eller andra förvaltningsmyndigheter. I stället för att dessa handlingar överlämnas tillsammans med fraktsedeln kan de ställas till järnvägens förfogande på en viss station eller hos en viss myndighet, som anges i fraktsedeln. Järnvägen är inte skyldig att kontrollera, att de handlingar som överlämnas till den är

fullständiga och riktiga. Avsändaren är ansvarig gentemot järnvägen för varje skada, t. ex. till följd av försening, som uppkommer på grund av att de nämnda handlingarna saknas, är ofullständiga eller oriktiga. Undantag från detta ansvar gäller bara i den mån något fel har begåtts på järnvägens sida, t. ex. när en handling har kommit bort på grund av en järnvägsanställds slarv. Om en handling som har antecknats i fraktsedeln och bifogats denna eller senare lämnats till järnvägen har gått förlorad eller inte har använts så som varit avsett, kan järnvägen bli skyldig att ersätta den skada som detta medför. Skadeståndsskyldighet inträder dock bara när vårdslöshet ligger järnvägen till last, och skadan ersätts inte till den del den överstiger det maximibelopp som skulle ha gällt om godset hade gått förlorat (art. 25).

Järnvägen ansvarar för att tullbestämmelser och andra administrativa föreskrifter uppfylls så länge godset är under befordran. Om järnvägen ger någon utomstående i uppdrag att sköta järnvägens åligganden i dessa hänseenden, blir järnvägen ansvarig också för fel som begås av denne. Avsändaren och mottagaren har möjlighet att i stor utsträckning själv överta ansvaret för de kontakter med myndigheterna som befordringen kräver (art. 26).

Utlämningen av godset (art. 27–29)

Järnvägen är skyldig att hålla godset tillgängligt för utlämning på bestämelsestationen inom en viss leveransfrist. Denna frist kan bestämmas genom avtal mellan samtliga järnvägar som deltar i befordringen eller genom internationella tariffer eller särskilda avtal. I CIM finns emellertid utförliga föreskrifter för hur leveransfristen skall beräknas. Dessa föreskrifter blir tillämpliga, om leveransfristens längd inte har bestämts i avtal eller tariffer. I sådana avtal eller tariffer får inte fastställas leveransfrister som är längre än de som anges i CIM (art. 27).

Genom befordringsavtalet har järnvägen gentemot avsändaren åtagit sig att transportera godset till bestämelsestationen för att där lämnas ut till mottagaren. Genom avtalet uppkommer givetvis inte någon förpliktelse för den som har angetts som mottagare. Om denne vill inträda i befordringsavtalet som mottagare, får han vid den tidpunkt som för olika fall anges i CIM en självständig rätt att göra detta. I normalfallet uppkommer denna rätt när godset kommer till bestämelsestationen. Mottagaren kan då kräva att järnvägen lämnar ut fraktsedeloriginalet och godset. Om han gör gällande sin rätt som mottagare, måste han också fullgöra de skyldigheter som enligt befordringsavtalet åvilar mottagaren, dvs. betala de kostnader som har påförts honom i fraktsedeln (art. 28 § 1). Även om godset inte har kommit till bestämelsestationen, kan mottagaren i vissa fall inträda som part i befordringsavtalet. Detta är fallet, om det har konstaterats att godset har gått förlorat. Mottagaren kan då kräva skadestånd av järnvägen. Det samma gäller, om godset inte har ställts till mottagarens förfogande inom 30 dagar efter det att leveransfristen har gått ut (jfr art. 39 § 1).

Hur utlämningen av godset skall gå till anges i vissa avseenden i CIM och regleras i övrigt av de föreskrifter som gäller för bestämmelsestationen (art. 28 § 3).

Sedan godset har lämnats ut till mottagaren och befodringsavtalet därmed i huvudsak har fullgjorts, kan i förhållandet mellan varuhavaren och järnvägen återstå en slutlig reglering av kostnaderna för befordringen. Om järnvägen på grund av något misstag har uppburit för höga fraktavgifter, skall den självmant betala tillbaka det belopp som har betalats för mycket. På motsvarande sätt kan järnvägen kräva fyllnadsbetalning, om fraktavgifterna av misstag har satts till ett för lågt belopp (art. 29).

Rätten att förfoga över godset under befordringen (art. 30–32)

När befodringsavtalet ingås, överlämnas godset i järnvägens besittning med uppdrag att det skall transporteras till bestämmelsestationen för utlämning till mottagaren. Genom att överlämna godset till järnvägen frånhänder sig emellertid avsändaren inte alla möjligheter att förfoga över det. Avsändaren kan sålunda i efterhand ensidigt ändra befodringsavtalet i vissa hänseenden genom att bestämma t. ex. att godset skall lämnas ut till någon annan än den person som i fraktsedeln anges som mottagare, att godset skall lämnas ut på någon annan station än den bestämmelsestation som anges i fraktsedeln eller att godset skall sändas tillbaka till avsändningsstationen. En förutsättning för att avsändaren skall ha rätt att förfoga över godset under befordringen är emellertid att han visar upp fraktsedelsdubblotten för järnvägen samtidigt som han begär att få förfoga över godset (art. 30 §§ 1 och 2). På denna punkt föreligger en skillnad mellan CIM och den föreslagna järnvägstrafiklagen. Enligt 3 kap. 12 § i den lagen får sålunda avsändaren förfoga över godset under befordringen utan att visa upp sitt exemplar av fraktsedeln (jfr prop. 1983/84: 117 s. 58 f).

Regeln i CIV att avsändaren kan förfoga över godset endast så länge han innehar fraktsedelsdubblotten innebär att denna får en viss värdepapperskvalitet. Genom att förvärva fraktsedelsdubblotten kan mottagaren skydda sig mot att avsändaren förfogar över godset. Detta är av särskild betydelse, när befordringen gäller gods som avsändaren har sålt till mottagaren. Om järnvägen låter avsändaren förfoga över godset utan att denne visar upp fraktsedelsdubblotten, är järnvägen ansvarig mot en mottagare som innehar dubblotten för den skada som uppkommer därigenom. Ersättningen är dock begränsad till vad som skulle ha utgått om järnvägen hade varit ansvarig för att godset hade gått förlorat under befordringen (art. 30 § 3). Detta innebär att ersättningen i regel blir begränsad till 17 SDR (ca 143 kr.) per kilo av godsets bruttovikt (art. 40 § 2).

Även om avsändaren fortfarande innehar fraktsedelsdubblotten, upphör hans rätt att ändra befodringsavtalet när mottagaren har övertagit fraktsedelsoriginalet, har tagit emot godset, har begärt att få ut fraktsedelsoriginalet och godset efter det att godset har kommit fram till bestämmelsesta-

tionen eller har utnyttjat sin rätt att begära skadestånd för förlust eller försening av godset. Avsändarens rätt att ändra befodringsavtalet upphör också när godset har kommit in på bestämmelselandets tullområde och mottagaren i stället har blivit berättigad att ändra fraktavtalet (art. 30 § 4).

Mottagaren har rätt att ändra befodringsavtalet bara när avsändaren inte har åtagit sig att betala den del av befodringskostnaden som belöper på befodrningen i bestämmelselandet och inte heller har angett i fraktsedeln att mottagaren inte får ändra befodringsavtalet. Om mottagaren får ändra avtalet, kan han t. ex. bestämma att godset skall lämnas ut till en ny mottagare. Den ursprunglige mottagarens rätt står kvar till dess att han själv eller en ny mottagare träder in i befodringsavtalet på mottagarsidan. Om den ursprunglige mottagaren har utnyttjat sin rätt att ange en ny mottagare, får inte denne i sin tur ändra befodringsavtalet under befodrningen (art. 31).

Järnvägens skyldighet att medverka till förfoganden över godset från avsändarens eller mottagarens sida är inte ovillkorlig. Järnvägen får vägra att följa en anvisning av avsändaren eller mottagaren bl. a. om detta skulle orsaka en störning i den normala driften eller om det inte längre är möjligt att följa anvisningen. Om det har uppstått kostnader för järnvägen till följd av att den har följt en anvisning om ändring i befodringsavtalet, har järnvägen rätt till ersättning för kostnaderna. Järnvägen är ansvarig för de skador som uppkommer till följd av att en anvisning om ändring i fraktavtalet inte har verkställts fastän järnvägen var skyldig att göra detta eller att en sådan anvisning har verkställts på ett oriktigt sätt, om vårdslöshet har förelegat på järnvägens sida (art. 32 §§ 1 och 2). Också i detta fall är dock ersättningsskyldigheten begränsad till vad som högst skulle ha utgått, om godset hade gått förlorat, dvs. 17 SDR (ca 143 kr.) per kilo av godsets bruttovikt (art. 32; jfr art. 40 § 2).

Befodrings- och utlämningshinder (art. 33 och 34)

Av olika skäl kan det uppstå hinder mot att befodrningen genomförs på det sätt som var avsett i befodringsavtalet, t. ex. genom att en linje har blivit blockerad till följd av en naturhändelse eller en tågolycka. Ofta kan det emellertid vara möjligt att utföra befodrningen över en annan befodringsväg än den som har bestämts från början. Vid befodringshinder åligger det järnvägen att avgöra om det är lämpligare att välja en annan befodringsväg eller om det ligger i avsändarens intresse att han ges tillfälle att lämna anvisningar om hur järnvägen skall förfara med godset. Om det inte är möjligt att fortsätta befodrningen, skall dock järnvägen utom i vissa undantagsfall begära anvisningar av avsändaren (art. 33 §§ 1 och 2).

Om avsändaren lämnar anvisningar som innebär att godset skall lämnas ut till en annan mottagare eller på en annan bestämmelsestation än som tidigare har angetts, får järnvägen inte följa anvisningarna utan att fraktsedelsdubblotten visas upp. Om järnvägen i ett sådant fall följer anvisningen

utan att dubbletten företes, blir den ansvarig för den skada som därigenom tillfogas en mottagare som har förvärvat fraktsedelsdubletten av avsändaren. Även i detta fall är järnvägens ansvarighet i princip begränsad till vad som skulle ha utgått om godset hade gått förlorat, dvs 17 SDR (ca 143 kr.) per kilo av godsets bruttovikt (art. 33 §§ 4 och 5; jfr art. 40 § 2).

Om järnvägen med anledning av ett befordringshinder har begärt anvisning av avsändaren men inte inom rimlig tid fått en anvisning som kan följas, får järnvägen förfara med godset i enlighet med de regler som gäller på den plats där hindret för godsets befordran uppkom. Bland de åtgärder som kan komma i fråga är försäljning av godset (art. 33 § 6).

Om mottagaren innan utlämningshindret uppkom har utnyttjat sin rätt att ändra befordringsavtalet, skall anvisning begäras av honom och inte av avsändaren (art. 33 § 8).

Fastän godset har kommit fram till bestämmelsestationen, kan det visa sig omöjligt att fullfölja transportuppdraget på det sätt som har avtalats, eftersom det inte går att lämna ut godset till mottagaren. När ett utlämningshinder uppkommer, t. ex. genom att mottagaren inte kan anträffas eller genom att han vägrar att ta emot godset, skall järnvägen begära anvisning av avsändaren. Skulle hindret bestå i att mottagaren vägrar att ta emot godset, får avsändaren ge anvisningar utan att visa upp fraktsedelsdubletten. Om utlämningshindret upphör innan någon anvisning från avsändaren har nått bestämmelsestationen, skall järnvägen lämna ut godset till mottagaren. Kvarstår däremot utlämningshindret och kan järnvägen inte förfara med godset i enlighet med anvisningen från avsändaren, skall järnvägen handla i enlighet med de regler som gäller på den plats där utlämningen skulle ske (art. 34).

Järnvägens ansvarighet (art. 35–51)

Alla järnvägar som deltar i en internationell godsbefordran svarar solidariskt för befordringen i dess helhet. För avsändningsjärnvägen uppkommer ansvarigheten genom att den tar emot godset och fraktsedeln från avsändaren. Varje efterföljande järnväg inträder i fraktavtalet genom att överta godset och fraktsedeln från den föregående järnvägen och blir därmed också ansvarig för hela befordringen (art. 35).

Regleringen i CIM av järnvägens ansvarighet för det befordrade godset följer samma principer som regleringen i CIV av ansvarigheten vid befordran av inskrivet resgods. Järnvägen har sålunda i princip ett strikt ansvar för skada som uppkommer till följd av att godset helt eller delvis går förlorat eller skadas under befordringen, dvs. från det att godset har tagits emot för befordran till dess att det har lämnats ut, och för skada till följd av dröjsmål med utlämningen av godset (art. 36 § 1).

Järnvägen är emellertid fri från ansvarighet om någon av de ansvarsfrihetsgrunder som anges i CIM föreligger. I fråga om järnvägens skyldighet att klarlägga skadeförloppet gäller för vissa grunder lindrigare krav än för

de övriga. Ansvarsfrihetsgrunderna brukar därför delas in i två grupper, de "icke privilegierade" och de "privilegierade".

De icke privilegierade ansvarsfrihetsgrunderna enligt CIM är i princip desamma som enligt CIV. Järnvägen är sålunda fri från ansvarighet, om skadan, förlusten eller dröjsmålet med utlämningen beror på fel eller försummelse av varuhavaren, på en anvisning som varuhavaren har lämnat och som inte har föranletts av fel eller försummelse på järnvägens sida eller på fel i själva godset. Ansvarsfrihet föreligger vidare, om skadan, förlusten eller dröjsmålet beror på någon omständighet som järnvägen inte hade kunnat undgå eller förebygga följderna av (art. 36 § 2). Om järnvägen vill undgå ansvar genom att åberopa någon av dessa grunder, måste järnvägen bevisa att förlusten, skadan eller dröjsmålet var en följd av någon av de omständigheter som nu har nämnts (art. 37 § 1).

De privilegierade ansvarsfrihetsgrunderna enligt CIM är sådana omständigheter som på något sätt ökar risken för transportskada eller gör det rimligt att risken för skador bärs av varuhavaren. Av dessa ansvarsfrihetsgrunder kan nämnas vissa fall då en ökad risk för skador föreligger, nämligen att nödvändig förpackning saknas, att godset är av ömtålig beskaffenhet och att gods som tas emot till befordran endast under vissa villkor har lämnats till befordran utan att dessa villkor är uppfyllda. I vissa fall då det inte föreligger ökad risk för transportskada har det ändå ansetts rimligt att göra undantag från det strikta ansvaret, t. ex. när godset har lastats av avsändaren eller lossats av mottagaren eller när tullbehandlingen av godset har skett genom varuhavarens försorg (art. 36 § 3).

Också för att undgå ansvarighet genom att åberopa en privilegierad ansvarsfrihetsgrund måste järnvägen bevisa att den ansvarsbefriande omständigheten verkligen har förelegat. Däremot behöver järnvägen inte styrka ett orsakssammanhang mellan den ansvarsbefriande omständigheten och skadan. Skadan skall sålunda i princip anses vara en följd av denna omständighet, om järnvägen visar att skadan *kan* vara en följd av den. Ansvarsfrihet föreligger dock inte, om den som kräver ersättning visar att skadan inte är en följd av någon sådan omständighet som utgör ansvarsfrihetsgrund (art. 37 § 2).

De privilegierade ansvarsfrihetsgrunderna kan endast åberopas till befrielse från ansvar för transportskada. De icke privilegierade ansvarsfrihetsgrunderna får däremot tillämpas både vid transportskada och vid skada till följd av dröjsmål (art. 36 §§ 2 och 3; art. 37 §§ 1 och 2).

När ett skadefall har inträffat, ankommer det således på järnvägen att förelägga den utredning om skadeorsaken som krävs för att ansvarsfrihet skall kunna komma i fråga. Däremot måste varuhavaren bevisa att ett skadefall har inträffat under befordringen. I ett fall har införts en särskild presumptionsregel till varuhavarens förmån. Detta gäller vid s.k. nyinlämning, dvs. när godset efter en avslutad järnvägsbefordran transporteras vidare enligt ett nytt befodringsavtal utan att sändningen har varit ur

järnvägens besittning och utan att sändningens tillstånd har ändrats. Om godset efter en nyinlämning befinns ha minskats eller skadats, skall minskningen eller skadan antas ha uppkommit under den befordran som har ägt rum efter nyinlämningen. Presumptionsregeln gäller inte bara när båda befordringarna faller under CIM utan också när bara den senare befordringen omfattas av CIM, under förutsättning att också en genomgående befordran från den ursprungliga avsändningsstationen till den slutliga bestämelsestationen skulle ha omfattats av CIM (art. 38).

För att kunna få ersättning för förlust av godset måste varuhavaren i princip bevisa att godset verkligen har gått förlorat under befordringen. Om godset har förstörts medan järnvägen innehade det, kan järnvägen i allmänhet utan svårighet själv konstatera detta. Med hänsyn till de mycket stora godsmängder som järnvägarna befordrar måste det inträffa att gods kommer på avvägar och att järnvägen inte med säkerhet kan avgöra vad som har hänt med godset. I sådana fall skulle tillämpningen av de vanliga bevisreglerna leda till mycket stora svårigheter för varuhavaren. Utan att behöva förete någon bevisning om att godset verkligen har gått förlorat får varuhavaren därför anse godset som förlorat, om det inte har lämnats ut till mottagaren eller ställts till dennes förfogande inom 30 dagar efter leveransfristens utgång (art. 39 § 1).

Den omständigheten att varuhavaren tar emot ersättning för gods som anses som förlorat enligt vad som nu har sagts behöver inte innebära att han avstår från sin rätt att få ut godset. Vill han ha kvar denna rätt, måste han emellertid i samband med att han tar emot ersättningen skriftligen begära att bli underrättad, om godset skulle komma till rätta inom ett år från det att ersättningen utbetalades. Om han har fått en sådan underrättelse och han vill få godset utlämnat, måste han kräva detta inom 30 dagar från det att han tog emot underrättelsen. Järnvägen är då skyldig att lämna ut godset på någon station vid befordringsvägen. Som villkor för utlämningen gäller att mottagaren betalar tillbaka den del av ersättningen som hänför sig till godsets värde. Han är vidare skyldig att betala kostnaderna för befordringen av godset från avsändningsstationen till den station där godset lämnas ut (jfr för inrikes järnvägsbefordran 3 kap. 27 § tredje stycket järnvägstrafiklagen och prop. 1983/84: 117 s. 181). Genom att godset inte längre skall anses som förlorat, har mottagaren möjlighet att i stället för ersättning för förlust få ersättning för dröjsmål med utlämningen av godset. Om godset kommer till rätta mer än ett år efter det att järnvägen betalade förlustersättning för godset, får järnvägen förfoga över det i enlighet med bestämmelserna i den stat som järnvägen tillhör. Detsamma gäller, när varuhavaren inte skriftligen har begärt att få underrättelse för den händelse att godset kommer till rätta eller om han efter att ha fått en sådan underrättelse inte inom den föreskrivna fristen har begärt att få ut godset (art. 39).

För beräkningen av den ersättning som skall utgå när järnvägen är ansvarig för förlust av godset finns särskilda regler i CIM. Dessa avviker

väsentligt från allmänna regler för beräkning av skadestånd. Sålunda sker skadeståndsberäkningen inte med utgångspunkt i den skada som varuhavaren har tillfogats utan i godsets objektiva värde på avsändningsstationen vid den tidpunkt då godset togs emot till befordran. Vad som är godsets värde fastställs i första hand med ledning av börspriset. Om godsslaget inte är noterat på någon varubörs eller en eventuell notering inte är tillämplig på den plats där godset togs emot till befordran, skall i stället godsets marknadspris läggas till grund för skadeståndsberäkningen. Med marknadspriset avses det pris som tillämpas vid regelmässig omsättning av varor av det slag som befordringen gäller. Om det inte finns något marknadspris för godset, är godsets värde det allmänna värdet av gods av samma slag och beskaffenhet som det gods som ersättningen avser. Det allmänna värdet är det värde som godset har för envar utan att därvid t. ex. det affektionsvärde som godset kan ha för den skadelidande beaktas (art. 40 § 1; jfr 3 kap. 28 § järnvägstrafiklagen och prop. 1983/84: 117 s. 182).

Metoden att grunda skadeståndsberäkningen på godsets objektiva värde på avsändningsorten leder regelmässigt till att skadeståndet blir lägre än det skulle ha blivit om vanliga beräkningsregler hade tillämpats. Bl.a. innebär metoden att ersättning inte lämnas för utebliven handelsvinst. En ytterligare begränsning av skadeståndets storlek följer i åtskilliga fall av att ersättningen för godsets värde inte får överstiga 17 SDR (ca 143 kr.) för varje kilogram av förlusten i bruttovikt. Järnvägen skall dessutom betala tillbaka befordringsavgiften, tullavgifter och andra utlägg med anledning av befordringen som belöper på det gods som har gått förlorat (art. 40).

Vissa godsslag är till sin naturliga beskaffenhet sådana, att det regelmässigt uppkommer ett visst svinn vid transport. Till den del svinnet vid befordran av sådant gods inte överstiger en angiven procentsats, är järnvägen fri från ansvarighet för svinnet utan att den behöver föra någon bevisning om orsaken till detta. Ansvarsfrihet gäller dock inte, om varuhavaren visar att svinnet i ett visst fall inte beror på godsets beskaffenhet. Om godset helt och hållet har gått förlorat, görs inte något avdrag för svinn när ersättningen skall beräknas (art. 41).

När järnvägen är ansvarig för att godset har skadats under befordringen, skall ersättningen motsvara den värdeminskning som godset har undergått. När värdeminskningen skall beräknas, skall först det värde bestämmas som godset har i skadat skick på bestämmelseorten vid tiden för utlämningen. Detta värde kan fastställas t. ex. genom försäljning av det skadade godset. Godsets värde i skadat skick skall sedan jämföras med det värde som godset skulle ha haft, om det hade lämnats ut på bestämmelseorten i oskadat skick. Därvid framgår med hur många procent godset har minskat i värde på grund av skadan. Den ersättningsgilla värdeminskningen bestäms till det belopp som motsvarar lika många procent av godsets objektiva värde på avsändningsorten. Samma procentuella del av frakt, tull och övriga utlägg i samband med befordringen skall också ersättas (art. 42 §§ 1 och 3; jfr prop. 1983/84: 117 s. 184).

I fråga om värdefullt gods kan en beloppsmässig begränsning av ersättningens storlek komma i fråga. Järnvägen är nämligen inte skyldig att betala mera i ersättning för skada på godset än som skulle ha utgått, om godset i stället hade gått förlorat. Järnvägens ansvarighet är därför begränsad till 17 SDR (ca 143 kr.) per kilogram av godsets bruttovikt. Om bara en del av sändningen har minskat i värde till följd av skadan, är maximiersättningen för skadan det belopp som skulle ha betalats om den skadade delen hade gått förlorat (art. 42 § 2).

När järnvägen är ansvarig för dröjsmål med utlämningen av godset, kan varuhavaren enligt 1970 års CIM kräva viss gottgörelse, även om dröjsmålet inte har orsakat honom någon skada. Enligt 1980 års CIM utgår däremot ersättning för dröjsmål bara när det visas att dröjsmålet har medfört skada. Dröjsmålsersättningen får enligt 1980 års CIM inte överstiga tre gånger befodringsavgiften (art. 43 § 1). Enligt 1970 års CIM var gränsen två gånger befodringsavgiften. Några andra regler för hur ersättningen för dröjsmål skall bestämmas ges inte. Inom den angivna ramen kan således ersättning dömas ut med tillämpning av allmänna regler om hur skadestånd skall bestämmas. Ersättning kan utgå för t. ex. att varan under dröjsmålet har sjunkit i pris eller att en mottagare, som på grund av dröjsmålet inte har kunnat fullgöra en utfäst leverans, har förlorat handelsvinst eller blivit skadeståndsskyldig (art. 43 § 1).

I samband med godstransport kan fysiska skador uppkomma på transporterat gods på grund av att dröjsmål föreligger. Enligt CIM skall sådana skador ersättas enligt dröjsmålsreglerna. Även i den föreslagna järnvägstrafiklagen har sådana skador på godset hänförs till dröjsmålsskador (3 kap. 30 §; jfr prop. 1983/84: 117 s. 65 ff, 185).

Om dröjsmål föreligger med utlämningen av gods och godset därefter går förlorat, utgår inte ersättning för dröjsmål vid sidan av ersättning för förlust (art. 43 § 2; jfr prop. 1983/84: 117 s. 186 f). Om en del av en godssändning har gått förlorat, kan på motsvarande sätt dröjsmålsersättning inte komma i fråga för den delen men däremot för vad som inte har gått förlorat (art. 43 § 3). Om godset har blivit fördröjt och dessutom skadat genom inverkan av någon annan omständighet än dröjsmålet, kan ersättning utgå både för dröjsmålet och för transportskadorna (art. 43 § 4). I de fall då ersättning betalas både för dröjsmål och för förlust eller transportskada, får emellertid den sammanlagda ersättningen inte överstiga det maximibelopp som skulle ha gällt om hela godssändningen hade gått förlorat (art. 45 § 5).

Vid skador i samband med godstransport är järnvägens ansvarighet sålunda begränsad till ett visst högsta belopp. Detta gäller i princip oberoende av grunden för ersättningsskyldigheten (art. 51). Järnvägen har dock inte rätt till ansvarsbegränsning, om skadan har orsakats genom uppsåt på järnvägens sida. I sådana fall omfattar järnvägens ersättningsskyldighet hela den uppkomna skadan enligt allmänna regler om hur skadestånd skall

bestämmas. Om däremot skadan har orsakats genom grov vårdslöshet på järnvägens sida, är ersättningsskyldigheten begränsad men till ett dubbelt så högt belopp som det maximibelopp som annars gäller enligt CIV (art. 44). Det bör påpekas att enligt den föreslagna järnvägstrafiklagen järnvägens ansvarighet såvitt gäller gods är obegränsad också vid grov vårdslöshet (1 kap. 7 §).

I den mån befordringen sker enligt en normaltariff, är varuhavaren tillförsäkrad det skadeståndsskydd som följer av de bestämmelser som nu har redovisats. Om varuhavaren anser sig kunna till någon del avstå från detta skadeståndsskydd, kan det finnas möjligheter för honom att göra detta i utbyte mot lägre fraktkostnader. Järnvägarna kan nämligen i särskilda tariffer göra förbehåll om att lägre begränsningsbelopp skall gälla för ersättning vid förlust av eller skada på godset eller vid dröjsmål med utlämningen än som föreskrivs i CIM. Detta är dock bara tillåtet, om frakten enligt den särskilda tariffen är nedsatt i förhållande till den frakt som följer av normaltariffen (art. 45).

Som har nämnts i det föregående kan varuhavaren förstärka sitt skadeståndsrättsliga skydd genom att i fraktsedeln ange ett visst belopp som leveransintresse. Om leveransintresse har deklarerats, inverkar detta inte på grunden för järnvägens ansvarighet. När järnvägen är ansvarig, ökar däremot varuhavarens möjlighet att få hela skadan ersatt. Förutom den del av skadan som täcks enligt de vanliga ersättningsreglerna skall nämligen som tidigare har nämnts återstoden av skadan ersättas upp till det belopp som har deklarerats som leveransintresse. När det gäller transportskador får under "återstoden av skadan" hänföras dels sådana subjektiva skadeståndsposter som inte beaktas när ersättning beräknas på grundval av godsets objektiva värde, dels det godsvärde som inte är ersättningsgillt med hänsyn till de beloppsmässiga begränsningsreglerna. Vid dröjsmål är "återstoden av skadan" den del av skadan som överstiger det maximibelopp som anges i art. 43 § 1, dvs. tre gånger befordringsavgiften (art. 46).

För beräkning av ränta på ersättningsbelopp gäller en enhetlig räntefot om 5%. Rätt till ränta föreligger dock bara när ersättningsbeloppet är större än 4 SDR (ca 33 kr.) per fraktsedel (art. 47).

I den förut nämnda listan över linjer som omfattas av CIM kan också sjöfartslinjer tas upp. Om en sjöfartslinje som finns upptagen i listan tas i anspråk för en genomgående internationell befordran i kombinerad järnvägs- och sjötrafik, skall de järnvägsrättsliga reglerna tillämpas på hela befordringen och således också på sjöbefordringen. En stat kan emellertid såvitt gäller sina sjöfartslinjer mildra fraktföransvaret under sjöbefordringen genom att för denna befordran låta också vissa sjörättsliga ansvarsfrihetsgrunder gälla vid sidan av de järnvägsrättsliga. Detta sker genom att den stat som låter föra in en sjöfartslinje i listan därvid låter anteckna i listan att den nämnda ansvars lindringen skall gälla. Utöver de järnvägsrättsliga ansvarsfrihetsgrunderna kommer då järnvägen att för befordring-

en på sjöfartslinjen kunna åberopa ett antal ansvarsfrihetsgrunder som motsvarar vissa av de ansvarsfrihetsgrunder som anges i 1924 års konvention om fastställande av vissa gemensamma regler i fråga om konossement (de s.k. Haagreglerna), bl. a. i fråga om s.k. nautiskt fel och brand (art. 48).

I fråga om järnvägens ansvarighet för atomskada (art. 49), järnvägens ansvarighet för sina anställda och andra medhjälpare (art. 50), möjligheterna att göra gällande anspråk mot järnvägen på någon annan grund än CIM (art. 51 § 1) och möjligheterna att rikta ersättningsanspråk mot järnvägens medhjälpare (art. 51 § 2) gäller vid godsbefordran samma regler som vid befordran av resande och inskrivet resgods. I dessa hänseenden hänvisas till vad som anförs i anslutning till art. 44–46 i CIV.

Framställande av anspråk (art. 52–58)

Om järnvägen upptäcker eller får anledning anta att gods har skadats eller gått förlorat eller om den som har rätt till godset påstår att detta är fallet, skall järnvägen genast göra en utredning. Bestämmelserna om denna utredning (art. 52) överensstämmer i sak med motsvarande reglering i CIV (art. 48).

Som förut har nämnts är samtliga järnvägar som har deltagit i en internationell godsbefordran solidariskt ansvariga för befordringen i dess helhet. Detta innebär emellertid inte att transportkunden kan framställa ett ersättningskrav mot vilken som helst av de ansvariga järnvägarna. Ett anspråk som gäller något annat än återbetalning av erlagt belopp eller utbetalning av efterkravsbelopp måste riktas mot avsändningsjärnvägen, bestämmelsejärnvägen eller den järnväg på vars linje den omständighet har inträffat som har gett upphov till anspråket. Ett anspråk kan riktas mot bestämmelsejärnvägen, även om den inte har övertagit vare sig godset eller fraktsedeln (art. 55.3). Ett ersättningskrav kan framställas antingen vid domstol (art. 55) eller som ett krav utom rätta (art. 53).

I likhet med CIV innehåller CIM (art. 54) en reglering av frågan om s.k. saklegitimation, dvs. vem som är behörig att göra gällande ett ersättningskrav mot järnvägen. Denna fråga är mera komplicerad vid godsbefordran än vid person- och resgodsbefordran, eftersom det i ett godsbefordringsavtal i regel finns två motparter till järnvägen. I fråga om vissa krav är det utan vidare klart vem som är järnvägens motpart. Vid de flesta krav på ersättning på grund av ett befordringsavtal kan emellertid såväl avsändaren som mottagaren komma i fråga, dock inte båda samtidigt. Avsändaren har talerätt så länge mottagaren inte har övertagit fraktsedelsoriginallet eller tagit emot godset. Avsändarens talerätt upphör också när mottagaren, efter det att godset har kommit fram till bestämmelsestationen, har begärt att få ut fraktsedeln och godset. Detsamma gäller, om godset har gått förlorat eller om mottagaren har rätt att anse godset som förlorat. Avsändarens talerätt upphör slutligen, när mottagaren har utnyttjat sin rätt att ändra fraktavtalet. Om någon av de nu nämnda omständigheterna har

inträffat, har mottagaren därmed också blivit behörig att föra talan mot järnvägen. Har han utnyttjat sin rätt att ge anvisning om att godset skall befordras till en ny mottagare, upphör emellertid hans rätt att göra anspråk gällande, när den nye mottagaren har övertagit fraktsedeloriginalen eller tagit emot godset eller på något annat sätt har utnyttjat sina möjligheter att inträda i befodringsavtalet. När den ursprunglige mottagarens talerätt har upphört, tillkommer rätten att framställa anspråk den slutlige mottagaren (art. 54).

När varuhavaren avser att väcka talan mot järnvägen på grund av en internationell godsbefordran, kan han som nämnts i regel välja mellan olika järnvägar. Avgörande för valet torde i allmänhet vara frågan till vilket land rättegången från hans synpunkt lämpligen bör förläggas. En järnväg är nämligen i princip inte skyldig att svara vid domstol i någon annan stat än den som järnvägen tillhör (art. 56). När talan väcks mot en järnväg, bortfaller rätten till talan mot de övriga (art. 55 § 4).

I CIM finns bestämmelser om reklamation (art. 57). Dessa bestämmelser överensstämmer i huvudsak med motsvarande reglering i CIV (art. 54). Den frist inom vilken en skada som inte kan upptäckas utifrån skall anmälas går dock vid godsbefordran ut sju dagar efter det att godset togs emot, mot tre dagar vid befordran av inskrivet resgods. Vidare har en varuhavare längre tid på sig än en resande när det gäller att framställa anspråk med anledning av att den befordrade egendomen har lämnats ut för sent. Vid godsbefordran gäller i detta fall en frist på 60 dagar mot 21 dagar vid befordran av inskrivet resgods.

Liksom vid befordran av inskrivet resgods är preskriptionstiden vid godsbefordran i regel ett år. En tvåårig preskriptionstid gäller dock, när fordringen avser ett efterkravsbelopp som järnvägen har uppburit av mottagaren eller ett överskott från en försäljning av godset eller när fordringen hänförs till en befordran som har föregått en nyinlämning. Preskriptionstiden är likaså två år, om fordringen avser en skada som har framkallats uppsåtligt från järnvägens sida eller om fordringen grundas på svikligt förfarande. Om en fordran preskriberas, bortfaller inte bara rätten att göra fordringen gällande genom käromål utan också möjligheten att göra fordringen gällande genom genkärsmål eller yrkande om kvittning (art. 58).

Det inbördes förhållandet mellan järnvägarna (art. 59–64)

I CIM finns vissa bestämmelser om det inbördes förhållandet mellan flera järnvägar som har deltagit i en genomgående godsbefordran (art. 59–64). Dessa bestämmelser överensstämmer i huvudsak med motsvarande reglering i CIV (art. 56–61). I fråga om den slutliga ansvarigheten för dröjsmålsskada är dock reglerna för godsbefordran något utförligare. Detta sammanhänger med att det vid godsbefordran inte utan vidare är klart om den tid som en viss järnväg har använt för sin del av befordringen är för lång eller ej. På grund härav regleras i CIM hur den totala leveransfristen

skall fördelas på de järnvägar som deltar i befordringen (art. 61). CIM innehåller motsvarande avvikelser från 14 kap. 5 § rättegångsbalken som CIV. Ett krav som en järnväg har framställt regressvis mot en annan järnväg får sålunda inte handläggas gemensamt med det skadeståndskrav som har väckts med anledning av befordringsavtalet (art. 62 § 5).

Tillfälliga avvikelser (art. 65)

Reglerna om avsändarens rätt att avgöra hur fraktkostnaderna skall betalas, att belägga godset med efterkrav och att ändra befordringsavtalet under befordringen kan i tider av ekonomisk instabilitet ge upphov till betydande svårigheter vid avräkningen emellan järnvägarna. Med anledning av de särskilda förhållanden som rådde efter de båda världskrigen gjorde järnvägarna – till en början utan egentligt fördragsstöd – olika inskränkningar i de rättigheter som enligt de då gällande fördragen i princip tillkom avsändaren. Så småningom skapades fördragsenliga möjligheter att komma till rätta med svårigheter av detta slag.

Enligt CIM får en medlemsstat ensidigt utfärda vissa inskränkande föreskrifter, om det ekonomiska och 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. Föreskrifter kan bl. a. meddelas om 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 befordringsavtalet till 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 vissa avvikelser från fördragets bestämmelser om betalningen av frakten och om förfoganderätten under befordringen skall gälla i dessa järnvägars inbördes trafik (art. 65).

Förhållandet till vissa andra fördrag (art. 66)

Vad som har sagts i anslutning till art. 62 i CIV om förhållandet till vissa andra fördrag gäller också i fråga om CIM (art. 66).

4.5 Bilagorna till CIM

4.5.1 Bilaga I: Reglemente om internationell järnvägsbefordran av farligt gods (RID)

RID utgör i första hand avtalsvillkor, inte offentligrättsliga säkerhetsföreskrifter, även om det kunde uppfattas så. Skall RID användas som en

direkt tredjemansföreskrift eller kompletteras med sådana, krävs att detta uttryckligen föreskrivs i nationell rätt. Detta har gjorts i Sverige genom 20 § förordningen (1982: 923) om transport av farligt gods. Eftersom RID är mycket omfattande (mer än 400 sidor), ges i det följande bara en kortfattad översikt över dess uppbyggnad.

Första avdelningen inleds med en förteckning på de åtta huvudklasser av farligt gods som omfattas av RID. Klassificeringen bygger främst på arten av den fara som godset representerar. De åtta klasserna är:

1. explosiva ämnen,
2. komprimerade, kondenserade eller under tryck lösta gaser,
3. brandfarliga vätskor,
4. brandfarliga fasta ämnen, självantändande ämnen och ämnen som utvecklar brandfarlig gas i kontakt med vatten,
5. oxiderande ämnen samt peroxider,
6. giftiga ämnen, vämjeliga ämnen och ämnen med benägenhet att orsaka infektioner,
7. radioaktiva ämnen,
8. frätande ämnen.

I första avdelningen anges vidare vilka varuslag som är helt uteslutna från befordran, vilka som befordras under förutsättning att de särskilda föreskrifterna för varje varuslag har uppfyllts samt vilka varuslag som befordras utan särskilda villkor. Det anmärks särskilt att undantag från RID:s föreskrifter kan göras genom bl. a. överenskommelser mellan två eller flera stater. Härigenom kan varuslag, som enligt RID inte får befordras, ändå tillåtas för befordran på särskilda villkor. Avdelningen innehåller också hänvisningar till föreskrifter som kan ha utfärdats av tullmyndigheter och andra förvaltningsmyndigheter. Slutligen finns i avdelningen omräkningstabeller för mått-, vikt- och andra enheter samt en översikt över innehållet i de särskilda underbilagorna till RID.

Andra avdelningen, som är den mest omfattande, innehåller bl. a. de särskilda villkor som skall vara uppfyllda för befordran av varje ämne eller varuslag. Villkoren kan t. ex. röra de tekniska krav som ställs på ämnet självt eller på förpackningar och behållare.

Den tredje avdelningen omfattar tio underbilagor. Dessa innehåller ingående beskrivningar av bl. a. hur tekniska prov skall utföras och vilka provresultat som måste uppnås för att de transportvillkor som föreskrivs i andra avdelningen skall anses uppfyllda.

RID avslutas med två alfabetiskt uppställda register över dels de ämnen och varuslag som omfattas av RID, dels brandfarliga vätskor av klass 3 samt deras särskilda egenskaper.

4.5.2 Bilaga II: Reglemente om internationell järnvägsbefordran av privatvagnar (RIP)

I reglementet behandlas befordran av s.k. privatvagnar, dvs. järnvägs-

vagnar som tillhör andra rättssubjekt än järnvägar. Där regleras förhållandet mellan en privatvagns registrerade innehavare och järnvägen. Privatvagnar betraktas inte som ett transportmedel som står till järnvägens förfogande utan som gods som har tagits emot till befördran. Detta gäller oavsett om de är tomma eller lastade.

En privatvagn måste registreras för att vagnen skall få sättas in i internationell trafik (art. 2). I motsats till vad som gäller om järnvägens ansvarighet för gods är järnvägen i princip ansvarig för skador på en privatvagn endast om vårdslöshet föreligger på järnvägens sida. För att gå fri från ansvar måste järnvägen dock bevisa att oaktsamhet inte har förelegat (art. 12 § 1). Privatvagnens innehavare är ansvarig gentemot järnvägen i enlighet med registreringsavtalet för skador som orsakas av vagnen (art. 12 § 6).

RIP innehåller vidare regler om begränsning av järnvägens ansvarighet vid dröjsmål samt om höjning av ansvarsbegränsningen vid dröjsmål när leveransfristen har garanterats av järnvägen (art. 14).

Även om avsändaren eller mottagaren av en privatvagn är någon annan än den registrerade innehavaren, har endast denne talerätt när det gäller anspråk på ersättning mot järnvägen. Talan får inte väckas mot någon annan än registreringsjärnvägen (art. 12 § 5). Endast denna järnväg har talerätt såvitt gäller sina och andra järnvägars anspråk mot privatvagnens innehavare (art. 12 § 6).

4.5.3 Bilaga III: Reglemente om internationell järnvägsbefordran av containrar (RICO)

RICO är uppbyggt på i stort sett samma sätt som RIP. I RICO regleras transportkundens ansvarighet gentemot järnvägen för skada på en container som tillhör järnvägen. Det är här fråga om ett närmast strikt ansvar. Vidare ges närmare föreskrifter om vad som skall iakttas när en container lämnas till befördran, om uppgifter i fraktsedeln och om skötsel av containrar. Slutligen finns vissa regler för containrar som ägs av andra än järnvägen.

4.5.4 Bilaga IV: Reglemente om internationell järnvägsbefordran av expressgods (RIEx)

Enligt reglementet får som expressgods befordras bara sådant gods som utan särskilda åtgärder kan befordras i persontåg. I de internationella tarifferna anges vilka godsslag som befordras som expressgods. Farligt gods får inte befordras som expressgods, om inte detta tillåts uttryckligen i RID eller i tarifferna. I övrigt innehåller RIEx föreskrifter om vad transporthandlingen skall innehålla, om leveransfrister samt om tillåtna och icke tillåtna avvikelser från CIM.

5 Departementspromemorians förslag

I departementspromemorian föreslås att Sverige skall tillträda COTIF.

I promemorian läggs fram förslag till en lag om internationell järnvägs- trafik. Genom denna lag införlivas COTIF i erforderlig omfattning med svensk rätt. Huvuddelen av de materiella bestämmelserna i fördraget finns i de båda bihangen, bihang A (CIV) och bihang B (CIM) jämte fyra bilagor. Enligt lagförslaget skall dessa båda bihang – med vissa undantag – tillämpas som svensk lag. I dessa delar skall COTIF alltså enligt förslaget införlivas med den svenska rättsordningen genom s.k. inkorporation. Detta innebär att bihangens bestämmelser kommer att gälla i Sverige i sin franska lydelse.

I fråga om bihang A görs dock enligt promemorians förslag undantag i fråga om de regler som gäller järnvägens ansvarighet för skador som tillfogas resande och egendom som resande bär på sig eller har med sig som handresgods. I den utsträckning dessa regler återges i det förslag till ny järnvägstrafiklag som f. n. behandlas av riksdagen föreslås att den lagen skall tillämpas i stället för bihang A.

Inkorporationen genom den föreslagna lagen om internationell järnvägs- trafik skall omfatta bilagorna II, III och IV till bihang B (reglementena om internationell järnvägsbefordran av privatvagnar, av containrar resp. av expressgods, RIP, RICo och RIEx). Bilaga I till bihang B (reglementet om internationell järnvägsbefordran av farligt gods, RID) skall däremot enligt promemorians förslag införlivas med svensk rätt genom förordning. Även i detta fall skall införlivandet ske genom inkorporation.

Själva fördraget innehåller som redan har nämnts vissa bestämmelser om Mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik (OTIF). Där regleras sålunda organisationens uppbyggnad och verksamhet. Vidare innehåller fördraget vissa bestämmelser som endast rör medlemsstaternas inbördes förhållanden. Enligt promemorian föranleder dessa bestämmelser inte någon svensk författningsreglering. I fördraget finns emellertid också vissa processrättsliga regler, framför allt bestämmelser om verkställighet av domar. I promemorian föreslås att dessa bestämmelser införlivas med svensk rätt genom transformation i den föreslagna lagen om internationell järnvägstrafik.

6 Sammanfattning av remissyttrandena

Remissinstanserna har tillstyrkt att Sverige skall tillträda COTIF eller har inte haft något att erinra mot ett svenskt tillträde.

De flesta remissinstanserna har avstått från att beröra promemorians förslag att i huvudsak införliva COTIF med svensk rätt genom inkorporation. De remissinstanser som har yttrat sig i denna fråga, hovrätten för

Västra Sverige, konsumentverket och Sveriges advokatsamfund, har emellertid tillstyrkt förslaget i denna del. Hovrätten har framhållit att införlivningstekniken i första ögonblicket ter sig förvirrande, eftersom vissa undantag har gjorts, bl. a. i fråga om befordran av resande. Hovrätten har dock ansett den valda lösningen mest lämplig.

Under remissbehandlingen har dock på en del punkter framförts kritik mot vissa regler i de båda bihangen till fördraget. Några remissinstanser har sålunda ansett att den räntesats som enligt COTIF gäller för obetald skadeersättning är alltför låg. Det begränsningsbelopp som gäller för järnvägens ansvarighet när den resandes personliga egendom skadas har av en remissinstans också ansetts vara alltför lågt. Vidare har kritik riktats mot bevisbörderegeln för en resande som har fått sitt handresgods skadat utan att själv ha tillfogats personskada. Preskriptionsreglerna i CIM har av en remissinstans ansetts vara alltför komplicerade. Konsumentverket har ansett att de reklimationsfrister som föreskrivs i fördraget är klart otillfredsställande från konsumentsynpunkt. En remissinstans har framfört kritik mot att det i COTIF har införts ett nytt skiljedomsinstitut med fullständiga procedurregler. Denna remissinstans har ansett det vara angeläget att skillnaderna gentemot andra internationella regler rörande skiljedom begränsas. Flera remissinstanser har ansett det anmärkningsvärt att en sådan fysisk skada på transporterat gods som har uppkommit till följd av dröjsmål skall betraktas som dröjsmålsskada. Några remissinstanser har föreslagit att Sverige vid framtida revisioner av COTIF skall verka för ändringar på de kritiserade punkterna.

7 Föredraganden

7.1 Sveriges tillträde till COTIF

Mitt förslag: Sverige tillträder COTIF snarast möjligt.
--

Promemoriaförslaget överensstämmer med mitt förslag.

Remissinstanserna tillstyrker promemoriaförslaget eller lämnar det utan erinran.

Skäl för mitt förslag

Allmänt

Som framgår av vad jag har anfört i det föregående har Sverige sedan länge deltagit i det internationella järnvägssamarbetet. Sverige har sålunda tillträtt de fördrag rörande internationell järnvägstrafik som gäller f. n.,

1970 års fördrag om godsbefordran med järnväg (CIM), 1970 års fördrag om befordran med järnväg av resande och resgods (CIV) samt 1966 års konvention om järnvägs ansvarighet i fall resande dödas eller skadas (tilläggskonventionen till CIV). Dessa överenskommelser kommer inom kort att ersättas av en ny internationell överenskommelse, 1980 års fördrag om internationell järnvägstrafik (COTIF). Sverige har aktivt deltagit i det arbete som har lett fram till detta nya fördrag. Som jag tidigare har nämnt kommer COTIF att träda i kraft den 1 maj 1985. COTIF har redan tillträtts av 16 stater, Belgien, Bulgarien, Danmark, Frankrike, Jugoslavien, Libanon, Luxemburg, Nederländerna, Rumänien, Schweiz, Spanien, Storbritannien, Tjeckoslovakien, Tyska Demokratiska Republiken, Ungern och Österrike. Det finns anledning anta att de flesta av de 33 stater i Europa, Främre Orienten och Nordafrika, som är bundna av de nu gällande fördragen, också kommer att tillträda COTIF inom den närmaste tiden.

I departementspromemorian förordas att Sverige tillträder COTIF. Remissinstanserna har tillstyrkt ett svenskt tillträde eller har inte haft något att erinra mot detta.

I sakligt hänseende överensstämmer den övervägande delen av bestämmelserna i COTIF med motsvarande bestämmelser i de fördrag som gäller f. n. Regleringen i de två bihangen till COTIF, CIV och CIM, motsvarar också i allt väsentligt den reglering som finns i det förslag till ny järnvägstrafiklag som f. n. behandlas av riksdagen. När det gäller det sakliga innehållet måste därför COTIF från svensk synpunkt anses ha fått en i huvudsak tillfredsställande utformning.

Konstitutionella frågor

En internationell överenskommelse antas och ändras traditionellt vid en diplomatisk konferens (jfr 1969 års Wienkonvention om traktaträtten, art. 9 och 39). För att en sålunda antagen överenskommelse eller beslutad ändring skall bli bindande för en stat fordras normalt dessutom att en särskild viljeförklaring (ratifikation eller motsvarande) avges av statens regering. För Sveriges del måste riksdagen ofta godkänna överenskommelsen eller ändringen (10 kap. 2 och 4 §§ regeringsformen).

Det förekommer emellertid att vissa internationella överenskommelser innehåller föreskrifter om ett förfarande för ändring av överenskommelsen som innebär förenklingar i förhållande till det traditionella ändringsförfarandet. Detta är fallet i fråga om COTIF. Ändringar i COTIF kan nämligen antas genom majoritetsbeslut av de fördragsslutande staterna. Detta medför vissa problem för Sveriges del när det gäller sättet att med svensk rätt införliva de ändringar som beslutas enligt det förenklade förfarandet.

Som har redovisats i avsnitt 4.1 kan ändringar av ett stort antal bestämmelser i bihangen beslutas av revisionsutskottet, medan fackutskottet för befordran av farligt gods kan besluta om ändringar i RID. För att en ändring skall antas av ett utskott, krävs att minst en tredjedel av de stater

som är företrädare vid omröstningen röstar för ändringen och att antalet röster för ändringen överstiger antalet röster mot (art. 8 § 5). När ett utskott har beslutat om en ändring, skall 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 ändringen i kraft för *samtliga* medlemsstater första dagen i tolfte månaden efter den månad under vilken centralbyrån lämnade medlemsstaterna underrättelse om ändringen. En stat som inte vill bli bunden av ändringen måste säga upp fördraget. Om en stat som har anmält invändning mot ändringen inom fyramånadersfristen säger upp fördraget senast två månader före den dag då beslutet skulle träda i kraft, träder ändringen i kraft först när den statens uppsägning får verkan (art. 21).

Enligt 10 kap. 1 § regeringsformen ingås överenskommelser med andra stater av regeringen. Regeringen får dock inte ingå en internationell överenskommelse som är bindande för Sverige utan att riksdagen har godkänt den, om överenskommelsen förutsätter att lag ändras eller upphävs eller att ny lag stiftas (10 kap. 2 § regeringsformen).

Större delen av bestämmelserna i de båda bihangen till COTIF, bihang A (CIV) och bihang B (CIM), rör förhållandet mellan enskilda. De måste därför införlivas med svensk rätt genom lag (8 kap. 2 § regeringsformen). Ett svenskt tillträde till COTIF kräver därför riksdagens godkännande.

Vad först gäller ändringsbeslut som fattas av generalförsamlingen måste sådana beslut ratificeras eller godkännas av mer än två tredjedelar av medlemsstaterna innan de träder i kraft. Detta kommer erfarenhetsmässigt att ta viss tid, ett eller ett par år. Det finns därför enligt min mening anledning utgå från att det i fråga om sådana ändringar inte kommer att medföra några större svårigheter att låta riksdagen ta ställning till ändringarna. Jag vill tillägga att en del av bestämmelserna i själva fördraget rör organisatoriska frågor eller i övrigt endast medlemsstaternas inbördes förhållanden. Dessa bestämmelser föranleder inte någon lagstiftning. Ändringar i bestämmelser av detta slag torde därför ofta kunna ratificeras av regeringen utan att riksdagen hörs.

Det torde emellertid bli ganska ovanligt att generalförsamlingen beslutar om ändringar i COTIF. I de flesta frågor beträffande vilka man kan förutse behov av att ändra fördraget, nämligen i de frågor som regleras i bihang A (CIV) och bihang B (CIM), är det utskotten som är behöriga att besluta om ändringar. De tidsfrister som då kommer att gälla är betydligt kortare. I dessa fall kan det bli svårt att hinna med riksdagsbehandling av ändringarna. Det finns därför anledning att överväga i vilken utsträckning de ändringar som beslutas av utskotten kan vara av sådant slag att de måste underställas riksdagen för godkännande.

Fackutskottet är bara behörigt att besluta om ändringar i bilaga I till bihang B. Denna bilaga innehåller reglementet om internationell järnvägs-

befordran av farligt gods (RID). Detta reglemente omfattar i huvudsak föreskrifter av teknisk natur. Enligt min uppfattning måste regleringen i RID i sin helhet anses vara av sådant slag att den faller inom regeringens normgivningskompetens. RID bör därför kunna införlivas med svensk rätt genom förordning. Även ändringar i RID kan i så fall införlivas genom förordning. Regeringen bör inte ha någon svårighet att vidta de nödvändiga åtgärderna för en sådan införlivning inom den tid som står till förfogande enligt fördraget. Beslut av fackutskottet om ändringar i RID medför alltså inte några konstitutionella svårigheter.

Revisionsutskottet är däremot behörigt att ändra ett stort antal civilrättsliga bestämmelser i bihangen och i bilagorna till bihang B med undantag av RID. Utskottets behörighet omfattar bl. a. bestämmelser om järnvägens och transportkundens rättigheter och skyldigheter mot varandra. Enligt 8 kap. 2 § regeringsformen måste frågor av detta slag regleras i lag. Ändringar som rör sådana frågor måste därför godkännas av riksdagen. Därvid uppkommer frågan om det är möjligt att undvika de svårigheter som de korta tidsfristerna i ändringsförfarandet medför genom att riksdagen "i förväg" godkänner de ändringar som kan komma att beslutas i enlighet med regleringen i COTIF. En sådan ordning skulle också ha den fördelen att riksdagen inte behövde belastas med att ta ställning till ändringar som är av ringa betydelse.

Av intresse i detta sammanhang är regleringen i 10 kap. 5 § första stycket regeringsformen. Enligt detta lagrum får beslutanderätt som enligt regeringsformen tillkommer riksdagen, regeringen eller något annat organ som anges i regeringsformen i begränsad omfattning överlåtas till mellanfolklig organisation för fredligt samarbete till vilken Sverige är eller skall bli anslutet. Överlåtelse får dock inte ske av beslutanderätt som avser fråga om stiftande, ändring eller upphävande av grundlag eller fråga om begränsning av någon av de fri- och rättigheter som avses i 2 kap. regeringsformen. Beslut om överlåtelse fattas i samma ordning som vid stiftande av grundlag.

Den fråga som uppkommer är om 10 kap. 5 § första stycket regeringsformen är tillämpligt på det förenklade ändringsförfarande som föreskrivs i COTIF. Mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik (OTIF) är en mellanfolklig organisation för fredligt samarbete. De frågor som regleras i COTIF faller i och för sig inom de ämnesområden på vilka beslutanderätt kan delegeras enligt detta lagrum. Frågan är emellertid om det i fråga om COTIF rör sig om *ett överförande av beslutanderätt till en mellanfolklig organisation*. Denna fråga har behandlats av utredningen med uppdrag att göra en översyn av 10 kap. 5 § regeringsformen. Utredningen har i januari 1984 avgett betänkandet (SOU 1984: 14) RF 10: 5. Betänkandet remissbehandlas f. n. Utredningens slutsats är att 10 kap. 5 § första stycket regeringsformen knappast kan vara tillämpligt i fråga om ändringsförfaranden av det slag som finns i COTIF.

Enligt min uppfattning talar övervägande skäl för att 10 kap. 5 § första stycket regeringsformen inte är tillämpligt på det ändringsförfarande som föreskrivs i COTIF. Det är nämligen här inte fråga om någon egentlig överlåtelse av beslutanderätten till OTIF. Visserligen har OTIF:s organ enligt COTIF rätt att besluta om ändringar i fördraget. Genom att tillträda COTIF överlåter emellertid Sverige inte normgivningsmakten till OTIF, utan Sverige åtager sig enbart att införliva de ändringar som dess organ beslutar med den svenska rättsordningen. Varken revisionsutskottet eller fackutskottet synes f.ö. kunna ta emot sådan normgivningsmakt. Rege-
ringsformen i sin nuvarande lydelse synes därför inte ge utrymme för riksdagen att "i förväg" godkänna de ändringar som kan komma att antas inom OTIF. Det torde inte heller vara möjligt att i en lag föreskriva att sådana ändringar skall gälla i Sverige från den dag då de träder i kraft enligt COTIF.

Jag anser således att de behöriga statsorganen, riksdagen och regeringen, enligt gällande rätt i varje särskilt fall måste ta ställning till om Sverige skall godta en sådan ändring. Jag vill emellertid framhålla att det inte är sannolikt att några större ändringar kommer att beslutas under de närmaste åren utom såvitt gäller RID.

Således anser jag att de konstitutionella svårigheter som jag nu har redovisat inte bör medföra att Sverige måste ställa sig utanför COTIF.

Materiella frågor

I det föregående (avsnitt 6) har jag nämnt att det under remissbehandlingen av departementspromemorian på en del punkter har framförts kritik mot det materiella innehållet i de båda bihangen till COTIF, CIV och CIM. Jag kan till stor del instämma i den kritik som remissinstanserna har framfört. På några punkter har sålunda COTIF enligt min uppfattning fått ett innehåll som inte är helt tillfredsställande. På de flesta av de punkter som remissinstanserna har berört är det dock inte möjligt att i svensk rätt införa bestämmelser för internationell järnvägsbefordran som avviker från COTIF. På några andra punkter har emellertid de fördragslutande staterna vissa möjligheter att införa en särreglering. Jag kommer i det följande (avsnitt 7.3) att ta upp några av dessa frågor. De brister som COTIF har är enligt min mening uppenbarligen inte av sådan vikt att de kan anföras som skäl för att Sverige skulle avstå från att tillträda fördraget.

Slutsats

För min del anser jag det självklart att Sverige också i fortsättningen skall delta i det internationella järnvägssamarbetet inom ramen för den konventionsreglering som COTIF innebär och som kommer att gälla i de flesta europeiska länder och i en del länder i Främre Orienten och Nordafrika. Jag förordar därför att Sverige snarast tillträder COTIF.

7.2 Metoden för att införliva COTIF med svensk rätt

Mitt förslag: Bihang A och bihang B till COTIF (CIV och CIM) införlivas med svensk rätt genom inkorporation och kommer därigenom att gälla som svensk rätt i sin franska lydelse. Från inkorporation av bihang A undantas de bestämmelser som reglerar järnvägens ansvarighet för skada vid befordran av resande. I detta hänseende tillämpas 1 och 2 kap. i förslaget till järnvägstrafiklag. Vissa processrättsliga regler transformeras till svensk lagtext. Bilaga I till bihang B (reglementet om internationell järnvägsbefordran av farligt gods, RID) införlivas med svensk rätt genom förordning med inkorporationsmetoden. Protokollet om immunitet och privilegier för OTIF införlivas med svensk rätt genom ändring i bilagan till lagen (1976: 661) om immunitet och privilegier i vissa fall.

Promemoriaförslaget överensstämmer i huvudsak med mitt förslag.

Remissinstanserna tillstyrker promemoriaförslaget.

Skäl för mitt förslag

Olika metoder för att införliva internationella överenskommelser med den svenska rättsordningen

I svensk rätt finns inte några föreskrifter om hur bestämmelserna i en internationell överenskommelse som Sverige tillträder skall införlivas med den svenska rättsordningen. Den praxis som har utbildats innebär följande.

Om bestämmelserna i en överenskommelse berör uteslutande staten som sådan, dvs. dess rättigheter och skyldigheter i förhållande till andra stater, krävs inte några särskilda lagstiftningsåtgärder. När bestämmelserna berör myndigheternas eller enskildas handlande, utgår man däremot sedan länge ifrån att det behövs en särskild statsrättslig akt vid sidan av beslutet om tillträde som gör att konventionens bestämmelser blir tillämpliga i Sverige. Detta sker genom att en lag eller annan författning utfärdas genom vilken bestämmelserna i överenskommelsen införlivas med den svenska rättsordningen till den del dessa bestämmelser saknar motsvarighet i eller strider mot de gällande svenska rättsreglerna.

När en överenskommelse skall införlivas med svensk rätt, kan två olika metoder komma i fråga. Överenskommelsens bestämmelser kan sålunda införlivas med svensk rätt antingen genom s.k. transformation eller genom s.k. inkorporation.

Vid transformation omarbetas de delar av den internationella överenskommelsen som behöver införlivas med svensk rätt till svensk författningstext. Därvid används den teknik i fråga om systematik och språkbruk

som normalt används vid rent intern lagstiftning. Ett alternativt förfarande är att en konventionstext, som är avfattad enbart på främmande språk, i en mer eller mindre ordagrann översättning till svenska tas in i den svenska författningen. I detta fall är det den svenska översättningen som är den gällande författningen.

Inkorporation innebär att det i en lag eller annan författning föreskrivs att konventionens bestämmelser direkt gäller i Sverige och skall tillämpas av de svenska myndigheterna. När inkorporationsmetoden används, blir den autentiska konventionstexten – på ett eller flera främmande språk – gällande svensk författningstext. Som ett hjälpmedel brukar vid sidan av de autentiska texterna också publiceras en översättning av överenskommelsen till svenska.

När konventionsbestämmelser överförs till svensk rätt, har i praxis använts både transformationsmetoden och inkorporationsmetoden. Den förra metoden kan alltid användas, medan den senare metoden endast kan komma i fråga när det gäller sådana överenskommelser vilkas bestämmelser utan vidare kan tillämpas av svenska domstolar och andra myndigheter. Transformationsmetoden har vanligen använts när det har gällt konventionsbestämmelser inom civilrätten, straffrätten eller processrätten. Det finns dock exempel på att även civilrättsliga konventioner har införlivats med svensk rätt genom inkorporation. Detta förfarande användes t. ex. i samband med att Sverige tillträdde konventionen om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg (den s.k. CMR-konventionen). I vissa fall har båda metoderna använts i fråga om samma internationella överenskommelse. Vissa delar av överenskommelsen har då införlivats genom inkorporation, medan andra delar har transformerats genom att omarbetas till svensk lagtext.

Valet av metod för att införliva COTIF med svensk rätt

I departementspromemorian föreslås att COTIF i huvudsak införlivas med svensk rätt genom inkorporation. De remissinstanser som har yttrat sig i denna fråga har tillstyrkt förslaget i departementspromemorian eller lämnat detta utan erinran.

För egen del vill jag anföra följande.

De problem som uppkommer när internationella överenskommelser skall införlivas med svensk rätt har behandlats av utredningen om författningspublicering m. m. i betänkandet (SOU 1974: 100) Internationella överenskommelser och svensk rätt. I betänkandet diskuteras ingående fördelar och nackdelar med inkorporations- resp. transformationsmetoden. I detta hänseende hänvisar jag till betänkandet.

När det gäller COTIF är först att märka att fördraget är avfattat på franska. Det finns sålunda inte någon autentisk svensk text. I fråga om överenskommelser där svensk autentisk text saknas bör enligt min uppfattning huvudregeln vara att överenskommelsen införlivas med svensk rätt

genom transformation. Även i fråga om sådana överenskommelser finns det dock enligt min mening fall då inkorporationsmetoden bör användas. Det finns sålunda överenskommelser som i huvudsak riktar sig till sådana myndigheter och enskilda rättssubjekt som inte har någon svårighet att ta del av överenskommelsens innehåll på det främmande språket, i vart fall inte om de kan använda en svensk översättning som hjälpmedel vid tillämpningen. I sådana fall kan det enligt min mening godtas att den utländska texten blir gällande författningstext i Sverige, om det inte av rättstekniska eller systematiska skäl i stället är lämpligt att inarbeta bestämmelserna i befintlig lagstiftning på området.

COTIF innehåller bestämmelser av olika slag. I själva fördraget finns föreskrifter som bara berör de fördragsslutande staternas inbördes rättigheter och skyldigheter. Av detta slag är de bestämmelser som reglerar verksamheten för Mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik (OTIF). Dessa behöver inte införlivas med svensk rätt. I själva fördraget finns emellertid också vissa bestämmelser som riktar sig till myndigheter och enskilda, framför allt bestämmelser om verkställighet av domar. Bestämmelser av detta senare slag måste införlivas med den svenska rättsordningen. Detsamma gäller också de bestämmelser av rent befodringsrättslig karaktär som reglerar befordran av resande, resgods och gods och som finns intagna i bihangen till själva fördraget.

Vad först angår de processrättsliga bestämmelserna i själva fördraget har motsvarande bestämmelser i gällande CIV och CIM införlivats med svensk rätt genom transformation i lagen (1974: 744) om verkställighet av utländsk dom som meddelats enligt vissa internationella järnvägsfördrag m. m. I överensstämmelse med vad som har förordats i promemorian föreslår jag att också COTIF:s reglering i dessa hänseenden införlivas med svensk rätt genom transformation. Erforderliga bestämmelser bör tas in i en lag om internationell järnvägstrafik.

Som jag nyss nämnde finns de befodringsrättsliga reglerna i två bihang till konventionen. Bihang A innehåller sålunda enhetliga rättsregler för avtal om internationell järnvägsbefordran av resande och resgods (CIV). I bihang B finns enhetliga rättsregler för avtal om internationell järnvägsbefordran av gods (CIM). I promemorian har föreslagits att de båda bihangen skall införlivas med svensk rätt genom inkorporation. Bihangen skall därvid enligt promemorian införlivas med svensk rätt genom lag med undantag av det till bihang B fogade reglementet om internationell järnvägsbefordran av farligt gods (RID), som bör införlivas med svensk rätt genom förordning. Vidare föreslås att inkorporation inte skall ske beträffande bestämmelserna i bihang A rörande järnvägens ansvarighet för skador som tillfogas resande och deras personliga tillhörigheter, eftersom dessa bestämmelser i sak redan har införlivats med svensk rätt genom transformation i 1976 års lag om järnvägs ansvarighet vid befordran av resande. Regleringen i 1976 års lag har utan ändring i sak förts över till det förslag till ny järnvägstrafiklag som f.n behandlas av riksdagen.

De befodringsrättsliga bestämmelserna i bihangen till COTIF bör enligt min uppfattning införlivas med den svenska rättsordningen genom inkorporation. Dessa bestämmelser uppfyller enligt min uppfattning i allt väsentligt de förutsättningar som bör vara uppfyllda för att denna metod skall få användas. Bestämmelserna är så fullständiga och entydigt formulerade att de utan kompletterande föreskrifter kan tjäna som rättsnorm för adressaterna. Jag anser inte att den omständigheten att svensk autentisk text saknas i detta fall utgör något hinder mot att denna metod används, trots att bestämmelserna riktar sig direkt till enskilda individer eller andra rättssubjekt. COTIF riktar sig i stor utsträckning till myndigheter och enskilda för vilka det ofta kan vara naturligt att ta del av regleringen på det autentiska språket. Som jag tidigare har påpekat bör en översättning till svenska av fördraget fogas vid den autentiska texten som hjälpmedel för tillämpningen. Med hänsyn till omfattningen av regleringen i COTIF innebär vidare inkorporationsmetoden en betydande arbetsbesparing. Dessa bihang omfattar sålunda 60 trycksidor. En av bilagorna till bihang B, reglementet om järnvägsbefordran av farligt gods (RID), omfattar ytterligare ca 400 trycksidor.

Från principen att bihangen till COTIF skall införlivas med svensk rätt genom inkorporation bör emellertid i enlighet med vad som har föreslagits i promemorian göras ett undantag för de bestämmelser i bihang A som behandlar järnvägens ansvarighet vid befodran av resande. Järnvägens ansvarighet i detta hänseende regleras f. n. i tilläggskonventionen till 1970 års CIV. Denna reglering har förts över till bihang A till COTIF. Tilläggskonventionens innehåll har som nyss nämnts införlivats med svensk rätt genom transformation i 1976 års lag om järnvägs ansvarighet vid befodran av resande. Bestämmelserna i denna lag är i stor utsträckning gemensamma för inrikes och internationell befodran. Dessa bestämmelser har med enbart redaktionella jämkningar förts över till det förslag till en ny järnvägstrafiklag som f. n. behandlas av riksdagen (prop. 1983/84: 117). Även denna lag kommer alltså att innehålla en reglering av järnvägens ansvarighet vid befodran av resande som är gemensam för inrikes och internationell befodran.

Enligt min uppfattning finns det anledning att även i fortsättningen i svensk rätt ha en gemensam reglering för inrikes och internationell befodran såvitt gäller järnvägens ansvarighet för skada som tillfogas en resande eller egendom som en resande bär på sig eller har med sig som handresgods (jfr prop. 1983/84: 117 s. 35). Regleringen i 1 och 2 kap. i den föreslagna järnvägstrafiklagen överensstämmer när det gäller internationell befodran i sak med de bestämmelser i bihang A till COTIF som reglerar järnvägens ansvarighet i dessa hänseenden. När bihang A till COTIF införlivas med svensk rätt genom inkorporation bör därför göras undantag för de bestämmelser i bihanget som motsvarar regleringen i den nya järnvägstrafiklagen av järnvägens ansvarighet för skada vid befodran av resande.

Den reglering som finns i bihangen till fördraget (CIV och CIM) rör till större delen förhållandet mellan enskilda. Enligt 8 kap. 2 § regeringsformen måste en normgivning i sådana frågor ske genom lag. Inkorporation av dessa båda bihang måste därför göras genom lag.

Bilagorna till CIM

Till de enhetliga rättsreglerna för avtal om internationell järnvägsbefordran av gods, CIM (bihang B till fördraget), hör som tidigare har nämnts en bilaga (bilaga I) som innehåller ett reglemente om internationell järnvägsbefordran av farligt gods (RID). I RID anges vilka säkerhetsföreskrifter som skall iakttas för att farligt gods av ett visst slag skall befordras. RID omfattar mer än 400 trycksidor. Med hänsyn till sitt omfång och användningsområde medför denna bilaga särskilda problem när det gäller att införliva den med den svenska rättsordningen.

I departementspromemorian har anförts att den reglering som finns i RID torde omfattas av regeringens normgivningskompetens. På grund härav har föreslagits att regeringen eller förvaltningsmyndighet som regeringen bestämmer skall bemyndigas att meddela föreskrifter om tillämpningen i Sverige av RID.

Transporter av det slag som omfattas av RID regleras i lagen (1982: 821) om transport av farligt gods. I denna lag bemyndigas regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om vilka varor som skall anses utgöra farligt gods med hänsyn till transportmedel, godsmängd eller andra transportförhållanden. Vidare bemyndigas regeringen att meddela föreskrifter om lagens tillämpning på vissa slags transporter och om undantag från lagens tillämpning i vissa fall. I lagen anges genom en uppräkningslista vilka slags gods som skall anses som farligt gods i den lagens mening. Lagen är tillämplig bl. a. på transport på järnväg. Föreskrifter till 1982 års lag ges i förordningen (1982: 923) om transport av farligt gods.

De godsslag som räknas upp i RID omfattas av den uppräkningslista som finns i 1982 års lag. I övrigt ges i RID föreskrifter av samma slag som de föreskrifter regeringen har bemyndigats meddela med stöd av den lagen. Enligt min uppfattning faller regleringen av de frågor som behandlas i RID inom regeringens normgivningskompetens. Den reglering som finns i RID bör i erforderliga delar därför inte införlivas med svensk rätt genom lag utan genom förordning.

Med hänsyn till RID:s omfång och regleringens tekniska karaktär har jag inte ansett det lämpligt att foga RID till protokollet i detta ärende. RID i dess franska autentiska text finns tillgänglig i lagstiftningsärendet (Dnr 1985-83).

Till de enhetliga rättsreglerna för avtal om internationell järnvägsbefordran av gods, CIM (bihang B till COTIF), hör tre bilagor (bilagorna II-IV) som innehåller reglementen om internationell järnvägsbefordran av privat-

vagnar (RIP), om internationell järnvägsbefordran av containrar (RiCo) resp. om internationell järnvägsbefordran av expressgodis (RIEx). Dessa bilagor innehåller bl. a. bestämmelser av civilrättslig karaktär, såsom om järnvägens och transportkundens ansvarighet gentemot varandra. Åtminstone i viss utsträckning behandlas alltså frågor som för Sveriges del måste regleras genom lag. Dessa bilagor är inte särskilt omfattande. De bör därför enligt min mening i sin helhet införlivas med svensk rätt genom lag. Liksom beträffande själva bihang B bör dessa bilagor införlivas genom inkorporation.

Beträffande RIP och RiCo vill jag tillägga följande. Dessa bilagor (lik som RID) har reviderats av en särskild sakkunnigkommission. Den diplomatiska konferens som antog COTIF fastställde inte innehållet i dessa bilagor.

Konferensen beslöt däremot att bilagorna skall ingå i COTIF i den lydelse som de kommer att ha vid den tidpunkt då COTIF träder i kraft. Eftersom inte någon stat före utgången av den föreskrivna fristen (den 13 april 1984) hade framfört någon invändning mot de textförslag som sakkunnigkommissionen hade lagt fram, är den lydelse som RIP och RiCo kommer att ha vid COTIF: s ikraftträdande numera fastställd.

Protokollet om privilegier och immunitet för OTIF

Till COTIF hör också ett protokoll om privilegier och immunitet för Mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik (OTIF). Frågor rörande immunitet och privilegier för internationella organisationer behandlas i svensk rätt i lagen (1976: 661) om immunitet och privilegier i vissa fall. De internationella organ och personer med anknytning till sådana organ som anges i en bilaga till lagen åtnjuter immunitet och privilegier enligt vad som har bestämts i stadga eller avtal som är i kraft i förhållande till Sverige. I bilagan anges i tabellform de internationella organ och de fysiska personer för vilka immunitet eller privilegier gäller och den internationella överenskommelse som är tillämplig i varje särskilt fall. Protokollet till COTIF bör införlivas med svensk rätt genom att erforderliga uppgifter angående OTIF förs in i bilagan till denna lag.

7.3 Frågan om avvikelser från reglerna i CIV och CIM

Mitt förslag: Sverige gör förbehåll mot reglerna i CIV om järnvägens ansvarighet vid befordran av resande.

Promemorieförslaget: Förbehåll beträffande järnvägens ansvarighet vid befordran av resande bör inte göras. Det bör övervägas att införa en snävare begränsning av järnvägens rätt att undersöka inskrivet resgodis än som följer av CIV.

Remissinstanserna: Endast två remissinstanser har uttalat sig på dessa punkter. Den ena anser att förbehåll bör göras mot bestämmelserna i CIV om järnvägens ansvarighet, medan den andra har motsatt uppfattning. En remissinstans har ansett att undersökningsrätten såvitt gäller inskrivet resgods som befordras enligt CIV bör samordnas med motsvarande regler för inrikes trafik.

Skäl för mitt förslag: Staterna har i COTIF getts möjlighet att i vissa avseenden i sin nationella rätt införa bestämmelser som avviker från regleringen i COTIF. Detta är fallet i fråga om reglerna i CIV om järnvägens ansvarighet i de fall då resande dödas eller skadas. En stat kan sålunda förbehålla sig rätten att inte tillämpa samtliga dessa regler på sina egna medborgare och utlänningar med hemvist i den staten, när skadefallet har inträffat vid internationell befordran inom den staten (CIV art. 3). Vidare kan en stat införa bestämmelser som avviker från CIV såvitt gäller järnvägens undersökningsrätt beträffande inskrivet resgods.

Vad först angår möjligheten till förbehåll enligt COTIF mot reglerna om järnvägens ansvarighet vid personbefordran är att märka att samma möjlighet till förbehåll fanns i 1966 års tilläggskonvention. Sverige gjorde inte något förbehåll vid tillträdet till den konventionen. Eftersom reglerna för internationell befordran och reglerna för inrikes befordran då inte skiljde sig i något väsentligt hänseende, ansågs det inte föreligga något behov att utnyttja möjligheten till förbehåll på denna punkt (jfr prop. 1975/76: 7 s. 27 f, 39).

Förhållandet mellan den internationella regleringen och de regler som gäller för svensk inrikestrafik har emellertid numera ändrats. Det föreligger sålunda betydande olikheter mellan reglerna i CIV om beräkning av ränta på obetalt skadestånd för skador som tillfogas en resande och motsvarande bestämmelser i den svenska reglering som gäller för inrikes trafik. Enligt CIV utgår sålunda ränta med bara fem procent (art. 43 § 1). För svensk inrikes trafik beräknas ränta på obetalt skadestånd enligt 6 § räntelagen (1975: 635). Efter ändring i räntelagen (SFS 1984: 291) utgår ränta fr. o. m. den 1 juli 1984 med åtta procent över diskontot, vilket med nu gällande diskonto motsvarar 16,5 procent (prop. 1983/84: 138). Vidare gäller olika begränsningsbelopp för järnvägens ansvarighet för personlig egendom (dvs. egendom som den resande bär på sig eller har med sig som handresgods). Enligt CIV (art. 31) är sålunda ansvarigheten för sådana skador begränsad till 700 SDR (ca 5 900 kr.), medan motsvarande begränsningsbelopp för inrikes järnvägstrafik enligt den nya järnvägstrafiklagen är avsevärt högre, nämligen ett halvt basbelopp, vilket f.n. motsvarar 10 150 kr.

I departementspromemorian har föreslagits att de internationella reglerna om järnvägens ansvarighet skall gälla alla resande oberoende av nationalitet eller hemvist. Ett förbehåll på denna punkt skulle enligt promemo-

rian innebära en diskriminering av utlänningar utan hemvist i Sverige.

Sveriges advokatsamfund delar uppfattningen i departementspromemorian att något förbehåll inte bör göras i detta hänseende. Konsumentverket har däremot framfört motsatt uppfattning.

Jag anser det önskvärt att skadefall i samband med personbefordran som inträffar i Sverige följer samma skadeståndsrättsliga regler, oavsett om befordringen omfattas av CIV eller inte. Detta är givetvis särskilt angeläget när det gäller skador som uppkommer vid ett och samma skadetillfälle. Det är enligt min mening också väsentligt att det skadeståndsrättsliga skydd, som den föreslagna järnvägstrafiklagen innebär för de resande, i största möjliga utsträckning gäller även när skada uppkommer under en befordran på vilken COTIF är tillämplig. Mot bakgrund härav anser jag att det finns starka skäl att genom ett förbehåll tillförsäkra svenska medborgare och utlänningar med hemvist i Sverige en tillämpning av de förmånligare reglerna i den nya järnvägstrafiklagen även om skadan uppkommer i samband med en internationell befordran.

I promemorian har anförts att Sverige genom att göra förbehåll på denna punkt skulle diskriminera utlänningar som inte har hemvist i Sverige. Enligt min mening innebär det emellertid inte någon diskriminering, om en utlänning som tillfogas person- eller sakskada under resa i Sverige får sin ersättning fastställd enligt ett internationellt fördrag. Ersättningen skulle nämligen i detta fall motsvara vad samme resande skulle ha fått i en medlemsstat som inte har gjort ett sådant förbehåll, för det fall att skadefallet hade inträffat där. Det bör dessutom anmärkas att en stat kan utnyttja rätten att göra ett sådant förbehåll som nu avses i syfte att ytterligare begränsa järnvägens ansvarighet. Det finns anledning anta att en del stater kommer att utnyttja förbehållsmöjligheten för att de ersättningsregler i den nationella lagstiftningen som är mindre förmånliga från den resandes synpunkt än CIV:s bestämmelser skall bli tillämpliga.

Mot bakgrund av vad jag nu har anfört föreslår jag att Sverige i samband med ratificering av COTIF skall göra förbehåll enligt art. 3 i CIV. Bestämmelserna i räntelagen om beräkning av ränta, liksom det begränsningsbelopp som i fråga om inrikes trafik föreskrivs i den föreslagna järnvägstrafiklagen för skador på den resandes personliga tillhörigheter (2 kap. 4 § andra stycket), bör därför gälla också för sådana skadefall som inträffar i Sverige i samband med en internationell befordran på vilken CIV är tillämplig, om skadan tillfogas någon som är svensk medborgare eller har hemvist i Sverige.

Den andra punkt där det kan finnas anledning att avvika från regleringen i COTIF rör järnvägens undersökningsrätt beträffande inskrivet resgods. Förutsättningarna för undersökningsrätten har utvidgats i och med 1980 års CIV. I denna föreskrivs att befordran som inskrivet resgods får ske av föremål som är "avsedda för reseändamål" (art. 17 § 1). Vidare gäller att järnvägen är berättigad att undersöka inskrivet resgods, om det finns

grundad anledning att misstänka att bestämmelserna i CIV inte har iakttagits, t. ex. att resgodset innehåller något som inte är "avsett för reseändamål". Detta gäller dock inte, om undersökningen är förbjuden enligt bestämmelserna i den stat där undersökningen avses äga rum. Om det vid en undersökning visar sig att gällande föreskrifter i CIV inte har iakttagits, är den resande skyldig att betala kostnaderna för undersökningen och därutöver en tilläggsavgift (art. 22). En restriktiv tolkning av det oklara begreppet "avsett för reseändamål" skulle kunna leda till en omfattande undersökningsrätt för järnvägen.

Konsumentverket har i sitt remissyttrande ansett att Sverige skall utnyttja möjligheten att samordna undersökningsrätten såvitt gäller inskrivet resgods vid internationell befordran med motsvarande regler för inrikes befordran.

Enligt det förslag till järnvägstrafiklag som f. n. behandlas av riksdagen är järnvägens undersökningsrätt i inrikes trafik begränsad till de fall då det finns skäl att misstänka att resgodset innehåller något som kan äventyra säkerheten i järnvägsdriften eller då det med fog kan antas att resgodset innehåller något som järnvägen har förklarat att den inte befordrar som resgods (6 kap. 5 § förslaget till järnvägstrafiklag). Om sådant gods skulle påträffas vid en undersökning, får järnvägen lägga upp resgodset för förvaring (4 kap. 4 § tredje stycket). Är resgodset av farlig beskaffenhet, får järnvägen i princip avlägsna, oskadliggöra eller förstöra det (6 kap. 7 § i förslaget).

Det föreligger sålunda en skillnad mellan den nya järnvägstrafiklagen och CIV när det gäller järnvägens rätt att undersöka inskrivet resgods. Denna rätt är mera omfattande enligt CIV än enligt järnvägstrafiklagen. För en resande med internationell biljett kommer CIV:s regler att gälla också vid resa inom Sverige, om inte avvikande regler ges i svensk lag. Enligt min uppfattning är det lämpligast att det alltid gäller samma regler för järnvägens rätt att undersöka inskrivet resgods i Sverige, och detta oavsett om den resande har en internationell biljett eller inte. Det måste också från järnvägens synpunkt vara enklast om samma regler gäller i detta hänseende för allt resgods. Jag föreslår därför att de regler om järnvägens rätt att undersöka inskrivet resgods som finns i järnvägstrafiklagen görs tillämpliga också på befordran som omfattas av CIV.

7.4 Frågan om ändring i 16 § köplagen

Mitt förslag: 16 § köplagen bör inte ändras.

Promemoriaförslaget utgår från att 16 § köplagen ändras så att en köpare inte skall vara skyldig att betala köpeskillingen mot en internationell järnvägsfraktsedelsdubblätt, om han inte särskilt har åtagit sig att betala mot en sådan handling.

Remissinstanserna: Flera remissinstanser anser att en ändring av 16 § köplagen är önskvärd. Några remissinstanser avstyrker en sådan ändring.

Skäl för mitt förslag: En avsändare av gods kan enligt CIM ensidigt ändra befodringsavtalet i vissa hänseenden även efter det att han har överlämnat godset till järnvägen för befodran. Han kan t. ex. bestämma att godset skall lämnas ut till någon annan än den mottagare som anges i fraktsedeln, att godset skall lämnas ut på någon annan station än den bestämmelsestation som anges i fraktsedeln eller att godset skall sändas tillbaka till avsändningsstationen (art. 30 § 1). Som förutsättning för att avsändaren skall få förfoga över godset under befodringen gäller emellertid att han för järnvägen visar upp sitt exemplar av fraktsedeln, den s.k. fraktsedelsdubblotten (art. 30 § 2). Detta får särskild betydelse när fraktsedeln används som betalningsdokument, dvs. när köparen betalar köpeskillingen mot att han får tillgång till fraktsedelsdubblotten. Enligt 16 § köplagen gäller att köparen vid handelsköp är skyldig att betala mot en fraktsedel som är av sådant slag som den internationella järnvägsfraktsedeln. En köpare som har fått fraktsedelsdubblotten i sin hand skall emellertid kunna lita på att järnvägen inte kommer att följa en anvisning från säljarens sida som innebär att godset inte skall tillställas köparen.

Om järnvägen ändå följer en sådan anvisning av avsändaren utan att kräva att fraktsedelsdubblotten visas upp, kan detta givetvis orsaka skada för en köpare som har betalat köpeskillingen mot fraktsedelsdubblotten. I ett sådant fall är järnvägen enligt 1980 års CIM – liksom enligt 1970 års CIM – ansvarig gentemot mottagaren för den skada som uppkommer för denne. I motsats till vad som gäller enligt 1970 års CIM är emellertid järnvägens skadeståndsskyldighet enligt 1980 års CIM begränsad i ett sådant fall. Skadeståndet får sålunda aldrig överstiga vad som skulle ha utgått om godset hade gått förlorat (art. 30 § 3). Vid förlust av godset gäller särskilda bestämmelser om skadeståndets beräkning. Sålunda är ersättningen begränsad till 17 SDR (ca 143 kr.) per kilo av godsets bruttovikt (art. 40 § 2). Har skadan orsakats genom grov vårdslöshet på järnvägens sida, är begränsningsbeloppet 34 SDR per kilo. Om skadan har orsakats genom uppsåt på järnvägens sida, gäller inte någon begränsning av ansvarigheten (art. 44).

Den reglering som 1980 års CIM innehåller på denna punkt kan alltså till följd av köplagens bestämmelser vara riskabel för köparen. Om inte något annat har överenskommits, är en köpare vid handelsköp skyldig att betala hela köpeskillingen redan när han får fraktsedelsdubblotten. Om järnvägen i strid mot bestämmelserna i CIM låter avsändaren återta det sålda godset trots att avsändaren inte visar upp fraktsedelsdubblotten, kan mottagaren göra en avsevärd förlust på grund av att järnvägen har rätt att begränsa sitt ansvar i detta fall.

Efter 1980 års diplomatiska konferens har Sveriges industriförbund,

Lantbrukarnas riksförbund, SHIO-Familjeföretagen, Svenska Handelskammarförbundet, Sveriges grossistförbund och Sveriges köpmannaförbund på anmodan av justitiedepartementet yttrat sig över den försämring av köparens rättsställning som blir följden av den begränsning av järnvägens ansvarighet som föreskrivs i 1980 års CIM för dessa fall. Dessa organisationer har därvid uttalat, att det är angeläget att departementet söker verka för att de negativa effekterna av en sådan begränsningsregel helt elimineras.

I departementspromemorian har anförts att de risker som denna ansvarsbegränsning medför för en köpare skulle kunna minskas genom en ändring i 16 § köplagen av innebörd att en köpare inte är skyldig att betala köpeskillingen mot den fraktsedel som avses i CIM, om inte köparen har särskilt åtagit sig att betala mot en sådan handling. I departementspromemorian har förutsatts att en sådan ändring kommer att genomföras i köplagen.

Vid remissbehandlingen av departementspromemorian har många remissinstanser behandlat denna fråga. Sveriges industriförbund, Sveriges grossistförbund, Sveriges köpmannaförbund, Sjöassuradörernas förening och Folksam har tillstyrkt en sådan ändring i köplagen som har angetts i promemorian. Hovrätten för Västra Sverige har anført att det alltid är tveksamt om en stat genom nationell lagstiftning skall motverka resultatet av reglerna i en konvention som staten tillträder, eftersom graden av konventionstrohet då kan ifrågasättas. Hovrätten har ansett att frågan bör övervägas vidare. Sveriges advokatsamfund har förklarat sig inte ha något att erinra mot den föreslagna ändringen. Samfundet har emellertid framhållit att en sådan ändring endast får begränsad räckvidd, eftersom åtskilliga internationella köp med svensk intressent inte är underkastade den svenska köplagen. Samfundet har uttalat att tillämpningen av främmande lag kan ge skiftande resultat.

Sveriges speditörförbund har avstyrkt en sådan ändring under hänvisning till att grunden för föreskriften i 16 § köplagen är att säljaren inte *rättsligen* kan förfoga över godset. Enligt förbundet är det en annan sak om han ingriper med instruktioner till fraktföraren utan att ha rätt att göra detta. Förbundet har uttalat att frågan torde ha mycket marginell betydelse vid järnvägstransporter. Institutet för sjö rätt och annan transporträtt har anmärkt att fraktsedelns "stoppfunktion" i praktiken används mycket sparsamt. Enligt institutet hade det varit önskvärt att ansvarsbegränsning inte hade gällt i dessa fall. Institutet har framhållit att järnvägen bör anses ha tillfogat skadan uppsåtligt om godset lämnas ut till avsändaren utan att denne visar upp fraktsedelsdubblen och att någon rätt till begränsning av ansvarigheten därför inte föreligger.

Den reglering av järnvägens skadeståndsskyldighet för dessa fall som finns i CIM (art. 30 § 3 och art. 40 § 2) är enligt min mening inte tillfredsställande. Under det förberedande arbetet på COTIF och under 1980 års

diplomatiska konferens motsatte sig den svenska delegationen att järnvägen skulle få begränsa sin ansvarighet i dessa fall, men det var inte möjligt att få de svenska önskemålen tillgodosedda. Det är knappast troligt att Sverige inom överskådlig tid skulle kunna få till stånd en ändring av COTIF på denna punkt.

Frågan är då om man i den svenska lagstiftningen bör införa regler som minskar de olägenheter för en köpare som COTIF:s regler kan innebära i detta hänseende. En tänkbar lösning är att i enlighet med promemorians förslag genomföra en ändring i 16 § köplagen av innebörd att en köpare inte är skyldig att betala köpeskillingen mot en internationell järnvägsfraktsedelsdubblen, om han inte särskilt har åtagit sig att betala mot en sådan handling.

I de fall då den svenska köplagen är tillämplig skulle en sådan ändring minska riskerna för att en köpare lider förlust, om järnvägen låter säljaren förfoga över godset utan att denne visar upp fraktsedelsdubblen. Som advokatsamfundet har påpekat faller emellertid en stor del av de internationella köp där köparen är svensk inte under den svenska köplagen. Sådana köp kan sålunda vara att bedöma enligt utländsk rätt, antingen på grund av att parterna i köpeavtalet har angett att ett annat lands lag skall vara tillämplig eller på grund av tillämpliga internationellt privaträttsliga regler. I svensk rätt regleras denna fråga av lagen (1964: 528) om tillämplig lag beträffande internationella köp av lösa saker. En ändring i 16 § köplagen av det slag som föreslås i promemorian skulle därför endast i begränsad omfattning skydda svenska köpare i det hänseende som nu har berörts. Jag är därför inte beredd att föreslå någon sådan ändring.

Jag vill tillägga att den svenska köplagen har tillkommit i nordiskt samarbete och att likalydande köplagar finns i Danmark och Norge. Någon ändring av 16 § köplagen av det slag som föreslås i promemorian har inte genomförts i Danmark i samband med tillträdet till COTIF, och någon sådan ändring torde inte heller komma att genomföras i Norge i detta sammanhang. F. n. pågår en allmän översyn av köprätten i de nordiska länderna. Det kan finnas anledning att på nytt ta upp den fråga som nu har berörts inom ramen för denna översyn.

7.5 Tillägsbestämmelser till COTIF

Mitt förslag: Överenskommelser om tillägsbestämmelser bör inte särskilt regleras.

Promemoriaförslaget överensstämmer i princip med mitt förslag.

Remissinstanserna har inte berört denna fråga.

Skäl för mitt förslag: Den nu gällande regleringen, 1970 års CIV och 1970 års CIM, är mycket omfattande. Trots detta är regleringen inte uttömmande, och det finns därför visst utrymme för att tillämpa nationell rätt på frågor om internationell järnvägsbefordran. Detta anges också uttryckligen i 1970 års fördrag. I dessa fördrag förutsätts emellertid att olikheterna i nationell rätt skall kunna utjämnas även i frågor som inte behandlas i fördragen. Detta skulle ske genom att de fördragsslutande staterna eller deras järnvägar kommer överens om tilläggsbestämmelser för tillämpning av fördragen. Sådana bestämmelser har också kommit till stånd, och därvid har två olika slag av tilläggsbestämmelser utarbetats. Den ena typen har utarbetats inom internationella kommittén för järnvägstransporter, till vilken järnvägarna i alla de fördragsslutande staterna hör. Dessa bestämmelser, som betecknas "enhetliga tilläggsbestämmelser", har antagits av samtliga dessa järnvägar. Den andra typen av tilläggsbestämmelser rör bara en mindre krets av järnvägar. De betecknas "särskilda tilläggsbestämmelser".

Även i COTIF finns föreskrifter om tilläggsbestämmelser. I bihang A (art. 7 i CIV) och bihang B (art. 9 i CIM) regleras sålunda staternas och järnvägarnas rätt att utfärda tilläggsbestämmelser för tillämpningen av de enhetliga rättsreglerna i dessa båda bihang. Tilläggsbestämmelserna får dock inte avvika från vad som är föreskrivet i de enhetliga rättsreglerna i bihangen, om inte dessa rättsregler uttryckligen medger avvikelser.

Beträffande frågor som inte regleras i konventionen eller i tilläggsbestämmelser eller i internationella tariffier skall nationell rätt tillämpas (art. 8 § 1 i CIV och art. 10 § 1 i CIM). Det har ansetts att tilläggsbestämmelserna inte kan binda rättstillämpningen när det gäller frågor som inte uttryckligen regleras i fördragstexten men som kan lösas genom en tolkning av denna text.

Vid den diplomatiska konferensen rådde osäkerhet om hur tilläggsbestämmelserna skulle betraktas från rättslig synpunkt. Konferensen uppdrog därför åt centralbyrån att undersöka de problem som hängde samman med tilläggsbestämmelserna och att föreslå de ändringar i COTIF som kunde behövas. I en rapport inför 1984 års diplomatiska konferens uttalade centralbyrån att ändringar i COTIF borde övervägas bara om det sedan COTIF hade trätt i kraft visade sig att det i praktiken uppkom problem eller om rättsenheten hotades.

COTIF skulle möjligen kunna tolkas på det sättet att de fördragsslutande staterna har lämnat ett bemyndigande åt sina järnvägar att utfärda tilläggsbestämmelser. Ett sådant bemyndigande skulle för Sveriges del givetvis innebära en grundlagsstridig delegering av normgivningskompetensen när det gäller sådana frågor som endast kan regleras av riksdagen genom lag. Jag anser emellertid att man inte bör tolka COTIF på detta sätt. I COTIF regleras endast giltigheten av tilläggsbestämmelser som har antagits genom en överenskommelse mellan medlemsstater eller mellan medlemsstaternas

järnvägar. En helt annan fråga är om regeringen eller järnvägen i en viss stat är behörig att ingå en överenskommelse om sådana tilläggsbestämmelser. Denna fråga måste enligt min uppfattning för varje stat avgöras enligt den statens konstitutionella reglering av normgivningsmakten. Det är självklart att varken regeringen eller en svensk järnväg ingår en sådan överenskommelse utan att vara behörig till detta enligt grundlagens reglering. Mot bakgrund härav anser jag att det inte finns något behov att särskilt reglera hur en överenskommelse om tilläggsbestämmelser skall ingås från svensk sida.

7.6 Ändringar i andra författningar

Mitt förslag: Vissa följdändringar måste göras i förslaget till järnvägstrafiklag, lagen om inrikes vägtransport och lagen om immunitet och privilegier i vissa fall.

Promemoriaförslaget överensstämmer med mitt förslag.

Remissinstanserna har inte berört denna fråga.

Skäl för mitt förslag: Om Sverige tillträder COTIF, måste vissa ändringar göras i den järnvägstrafiklag som har föreslagits i prop. 1983/84: 117 och i lagen (1974: 610) om inrikes vägtransport. I 2 kap. 5 §, 3 kap. 1 § andra stycket och 4 kap. 1 § första stycket järnvägstrafiklagen samt 2 § andra stycket lagen om inrikes vägtransport finns hänvisningar som avser de nu gällande fördragen. Dessa hänvisningar måste ändras till att avse motsvarande reglering i COTIF.

Som jag tidigare har anfört (avsnitt 7.3) föreslår jag att Sverige skall göra förbehåll rörande järnvägens ansvarighet i fall då resande dödas eller skadas. De bestämmelser som gäller för svensk inrikes järnvägsbefordran och som avviker från CIV skulle enligt mitt förslag tillämpas i viss omfattning också på skador som uppkommer i Sverige i samband med internationell befordran. Om förslaget följs, föranleder detta ändringar i 2 kap. 8 och 9 §§ i den nya järnvägstrafiklagen.

Bestämmelserna i själva fördraget om immunitet och privilegier för OTIF föranleder ändringar i bilagan till lagen (1976: 661) om immunitet och privilegier i vissa fall.

Ett tillträde till COTIF föranleder också en ändring i tillkännagivandet (1980: 311) om befrielse i vissa fall för utländska kärende att ställa säkerhet för rättegångskostnader m. m. I detta tillkännagivande anges att utländska medborgare och utländska juridiska personer är befriade från skyldighet att som kärende ställa säkerhet i rättegång med anledning av ett beford-

ringsavtal som avses i 1970 års CIV, 1970 års CIM eller 1966 års tilläggskonvention. Hänvisningen måste ändras så att den avser befodringsavtal enligt COTIF.

7.7 Publicering av COTIF

Mitt förslag: Själva fördraget samt bihang A och bihang B med bilagor, utom RID, skall publiceras i SFS i sin franska lydelse jämte en svensk översättning.

Promemoriaförslaget överensstämmer i huvudsak med mitt förslag.

Remissinstanserna har med något undantag inte berört denna fråga.

Skäl för mitt förslag: Regler om hur innehållet i författningar skall publiceras finns i lagen (1976: 633) om kungörande av lagar och andra författningar. Som huvudregel gäller att en författning som har beslutats av riksdagen eller regeringen skall kungöras i Svensk författningssamling (SFS). I fråga om lagar får göras undantag från huvudregeln bara om utomordentliga förhållanden påkallar det. När det gäller förordningar kan avvikelser från huvudregeln göras i större utsträckning. En förordning får publiceras i någon annan författningssamling, om det därigenom blir lättare att överblicka författningsmaterialet eller om det annars finns särskilda skäl för detta. Om det föreligger synnerliga skäl, får publiceringen av en förordning ske i någon annan publikation.

Som jag tidigare har anfört (avsnitt 7.2) föreslår jag att huvuddelen av de föreskrifter i COTIF som skall gälla i Sverige införlivas med svensk rätt i en lag om internationell järnvägstrafik. I denna lag skulle vissa bestämmelser i själva fördraget, huvudsakligen av processrättslig karaktär, återges genom transformation till svensk lagtext. I lagen skulle vidare föreskrivas att innehållet i bihang A – med undantag av vad som motsvarar den reglering rörande ansvarigheten vid befordran av resande som finns i 1 och 2 kap. förslaget till ny järnvägstrafiklag – och innehållet i bihang B – med undantag av RID – skall gälla som svensk lag. Enligt gällande regler för författningspublicering måste både själva lagtexten och de delar av fördragstexten till vilka lagtexten hänvisar tas in i SFS.

I fråga om RID föreslår jag som tidigare har nämnts (avsnitt 7.2) att RID införlivas med svensk rätt genom förordning med användning av inkorporationsmetoden. RID skall alltså gälla som svensk rätt i den autentiska franska texten. Också förordningar skall i princip publiceras i SFS. En publicering av RID i SFS skulle emellertid innebära att SFS belastades med en mycket omfattande reglering av frågor som saknar direkt intresse utanför en mycket begränsad personkrets. RID omfattar nämligen som jag

tidigare har nämnt ca 400 trycksidor. Jag anser därför att det finns särskilda skäl att publicera RID i en annan publikation än SFS. Som tidigare har nämnts är RID f. n. publicerad i Statens Järnvägars Föreskrifter (SJF). Enligt 2 § förordningen (1982:923) om transport av farligt gods är det emellertid sjöfartsverket som är behörig myndighet när det gäller att meddela föreskrifter för landtransporter av det slag som finns i RID. Det synes därför lämpligast att RID publiceras av sjöfartsverket. Det ankommer på regeringen att bestämma detta.

En annan fråga är om de delar av fördraget som införlivas med svensk rätt genom inkorporation måste publiceras inte bara i den autentiska franska texten utan också i översättning till svenska. I fråga om de delar av fördraget som publiceras i SFS anser jag det självklart att en svensk översättning skall publiceras tillsammans med den franska texten.

RID tillhandahålls f. n. av SJ i form av centralbyråns originalutgåva på franska eller tyska. Dessa språk är arbetspråk inom den nuvarande organisationen och kommer också att vara arbetspråk inom OTIF. RID finns f. n. dessutom i en officiell engelsk översättning. Även i fortsättningen kommer RID att publiceras av centralbyrån i den franska autentiska texten och i tysk översättning. Det finns anledning anta att RID kommer att publiceras också i en engelsk översättning.

Enligt uppgift från sjöfartsverket förbereds f. n. en översättning av RID till svenska. Detta arbete kommer att vara slutfört i god tid innan COTIF träder i kraft. Därmed kommer således även RID att, trots sitt omfång, finnas tillgänglig i svensk översättning.

Av bestämmelserna i "själva fördraget" är det endast ett fåtal som behöver införlivas med den svenska rättsordningen. Som jag tidigare har nämnt föreslår jag att dessa bestämmelser, som främst är av processrättslig karaktär, återges genom transformation i den nya lagen om internationell järnvägstrafik. I bihangen hänvisas emellertid till vissa bestämmelser i själva fördraget. Detta är inte särskilt omfattande. På grund härav anser jag att själva fördraget i dess helhet bör publiceras i SFS. Själva fördraget, bihang A (CIV) och bihang B (CIM) jämte bilagorna till bihang B (utom RID) samt protokollet om privilegier och immunitet bör på sedvanligt sätt publiceras i Sveriges överenskommelser med främmande makter (SÖ).

8 Upprättade lagförslag

I enlighet med vad som nu har anförts har inom justitiedepartementet upprättats förslag till

1. lag om internationell järnvägstrafik,
2. lag om ändring i järnvägstrafiklagen (1984:000),
3. lag om ändring i lagen (1974:610) om inrikes vägtransport,
4. lag om ändring i lagen (1976:661) om immunitet och privilegier i vissa fall.

Det förslag som anges under 4 har upprättats i samråd med chefen för utrikesdepartementet.

Förslagen bör fogas till regeringsprotokollet i detta ärende som *bilaga 5*.

9 Specialmotivering

9.1 Förslaget till lag om internationell järnvägstrafik

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

Lagens tillämpningsområde anges i paragrafen genom en hänvisning till COTIF. I själva fördraget (art. 3) föreskrivs att de enhetliga rättsreglerna för avtal om internationell järnvägsbefordran av resande och resgods (CIV) och de enhetliga rättsreglerna för avtal om internationell järnvägsbefordran av gods (CIM) är tillämpliga på genomgående internationell befordran. CIV utgör bihang A och CIM bihang B till fördraget. Den närmare avgränsningen av tillämpningsområdet görs i resp. bihang.

För att en befordran av resande och resgods skall omfattas av CIV krävs enligt art. 1 § 1 i bihang A att befordringen sker enligt en internationell befordringshandling (biljett), som har utfärdats för en färdsträcka som berör minst två staters områden. Vidare fordras att befordringen uteslutande omfattar sådana järnvägslinjer som är upptagna på den lista (CIV-listan) som förs av centralbyrån (OCTI) i enlighet med fördraget (art. 2, 3 och 10 i själva fördraget). De förbindelser för vilka internationella befordringshandlingar utfärdas anges i de internationella tarifferna, dvs. i järnvägarnas standardvillkor för internationell befordran (art. 1 § 3 i bihang A).

Motsvarande krav gäller för att en internationell befordran av gods skall omfattas av CIM. Enligt art. 1 i bihang B är CIM sålunda tillämplig endast på gods som lämnas till befordran med en genomgående fraktsedel som har utfärdats för en sträcka som berör minst två staters områden. Vidare krävs att befordringen uteslutande omfattar sådana linjer som är upptagna på den lista (CIM-listan) som förs av centralbyrån (art. 2, 3 och 10 i själva fördraget).

Som tidigare har påpekats är CIV och CIM inte tillämpliga endast på järnvägslinjer. De enhetliga rättsreglerna kan gälla också för viss trafik till lands som inte sker med järnväg och viss trafik till sjöss eller på inre vattenvägar (art. 2 § 2 i själva fördraget). För att bihang A och bihang B skall vara tillämpliga på sådana linjer fordras liksom beträffande järnvägslinjer att linjerna har tagits upp i CIV-listan resp. CIM-listan.

Från huvudregeln om när CIV och CIM skall tillämpas görs undantag för det fallet att befordringens internationella karaktär är uttunnad genom att

avrese- resp. avsändningsstationen och bestämmelsestationen ligger i samma stat medan en annan stat endast berörs av genomfart (art. 2 i resp. bihang). CIV och CIM skall i så fall inte tillämpas, om genomfartslinjen trafikeras uteslutande av en järnväg med säte i avrese- resp. avsändningsstaten eller om de berörda staterna eller järnvägarna har enats om att en sådan befordran inte skall anses som internationell. Undantag från huvudregeln görs också för det fallet att befordringen sker mellan stationer i två grannstater eller mellan stationer i två stater i genomfart över en tredje stats område och de linjer på vilka befordringen utförs uteslutande trafikeras av en järnväg med säte i någon av dessa tre stater. I ett sådant fall tillämpas de regler som gäller för denna järnvägs inrikestrafik, om hinder mot detta inte möter enligt lag eller annan författning i någon av staterna. Såvitt gäller CIM krävs dessutom för att undantaget skall gälla att avsändaren begär att inrikesreglerna skall tillämpas och använder en motsvarande fraktsedel.

Regleringen av befordran av resande, inskrivet resgods och gods i den svenska järnvägstrafiklagen är mera kortfattad än regleringen i CIV och CIM. I järnvägstrafiklagen regleras sålunda bara de centrala civilrättsliga delarna av innehållet i ett avtal, medan det lämnas åt parterna att reglera övriga frågor (jfr prop. 1983/84: 117 s. 32, 37 ff). CIV och CIM innehåller däremot en långtgående detaljreglering av många frågor som inte regleras i järnvägstrafiklagen. Järnvägarna i Sverige torde komma att till stor del reglera dessa frågor i sina normalvillkor, dvs. i de villkor för befordran som järnvägarna är skyldiga att fastställa. Det finns anledning utgå från att denna reglering i stor utsträckning kommer att överensstämma med motsvarande reglering i CIV och CIM.

I motsats till järnvägstrafiklagen innehåller COTIF inte någon reglering av järnvägens utomobligatoriska ansvarighet, dvs. dess ansvarighet för skador på personer som inte är passagerare och på egendom som inte befordras som gods eller inskrivet resgods. Inom Institutet för förenhetligande av privaträtten (UNIDROIT) pågår arbete för att få till stånd en konvention om skadeståndsansvar vid transport av farligt gods med järnväg eller motorfordon eller på inre vattenvägar. Sverige deltar i detta arbete (jfr prop. 1983/84: 117 s. 317 ff).

Till den föreslagna lagen har fogats "själva" fördraget, bihang A (CIV) och bihang B (CIM) med bilagorna II, III och IV, dvs. reglementena om internationell järnvägsbefordran av privatvagnar (RIP), av containrar (RiCo) resp. av expressgods (RIEx). Däremot har inte bilaga I till bihang B, reglementet om internationell järnvägsbefordran av farligt gods (RID), bifogats. I fråga om skälen till denna avgränsning hänvisas till den allmänna motiveringen (avsnitt 7.7).

2 § I fråga om sådan internationell järnvägsbefordran av resande som avses i bihang A till fördraget gäller bihangets bestämmelser i deras franska lydelse som svensk lag. Såvitt gäller ansvarigheten för skada vid beford-

ran av resande tillämpas dock bestämmelserna i 1 och 2 kap. järnvägstrafiklagen (1984:000) i stället för motsvarande bestämmelser i bihang A. I fråga om järnvägens rätt att undersöka inskrivet resgods tillämpas 6 kap. 5 § nämnda lag i stället för artikel 22 i bihang A.

Genom denna paragraf införlivas bihang A till COTIF, de enhetliga rättsreglerna för avtal om internationell järnvägsbefordran av resande och resgods (CIV), med svensk rätt (*första meningen*). Det bör påpekas att det är den autentiska franska fördragstexten som gäller som svensk lag. Den svenska översättningen är endast ett hjälpmedel vid tillämpningen.

I *andra meningen* görs undantag från tillämpligheten av bihang A som svensk rätt. Undantaget avser regleringen i bihang A i fråga om järnvägens ansvarighet för skada vid befordran av resande. Denna reglering finns i art. 26–33 och 42–47. Föreskrifter om reklamation och preskription finns i art. 53–55. Beträffande denna ansvarighet gäller i stället motsvarande bestämmelser i 1 och 2 kap. järnvägstrafiklagen. Hänvisningen till järnvägstrafiklagen omfattar däremot inte 4 kap. I fråga om befordran av inskrivet resgods gäller därför bihang A utan någon annan inskränkning än den som föreskrivs i tredje meningen.

Beträffande de bestämmelser i järnvägstrafiklagen som skall tillämpas i stället för bihang A kan anföras följande.

Järnvägens ansvarighet vid befordran av resande regleras i första hand i 2 kap. I 1–4 §§ behandlas sålunda järnvägens ansvarighet för personsador och skador på egendom som den resande bär på sig eller har med sig som handresgods samt ersättningens storlek. Dessa paragrafer tillämpas också på sådan internationell befordran av resande som omfattas av bihang A till COTIF. Enligt 2 kap. 5 § gäller de därefter följande paragraferna (6–13 §§) endast för internationell befordran. Dessa paragrafer innebär vissa avvikelser från regleringen i 1–4 §§.

Även vissa bestämmelser i 1 kap. kan dock bli tillämpliga i fråga om järnvägens ansvarighet för sådana skador. Detta gäller 1 kap. 2, 4–9 och 11 §§. Samtliga dessa bestämmelser överensstämmer i sak med motsvarande bestämmelser i bihang A med ett undantag, nämligen såvitt avser preskriptionstiden för fordran på ersättning för skada på egendom som den resande bär på sig eller har med sig som handresgods.

Enligt 1 kap. 5 § andra stycket järnvägstrafiklagen gäller för sådan skada alltid en preskriptionstid på tre år från den händelse som orsakade skadan. Samma preskriptionstid gäller enligt art. 55 § 1, om kravet på ersättning framställs av den resande själv. Framställs däremot kravet av en efterlevande till en resande som har dödats, är preskriptionstiden däremot tre år från dagen för dödsfallet, dock senast fem år från den skadevållande händelsen. Som tidigare har anförts (avsnitt 7.3) föreslås att Sverige skall göra förbehåll mot regleringen i CIV rörande järnvägens ansvarighet i fall då resande dödas eller skadas. Detta förbehåll omfattar också preskriptionsbestämmelserna. Det föreligger därför inte något hinder mot att i

dess fall tillämpa järnvägstrafiklagens preskriptionsregler på internationell befordran.

En fråga som bör uppmärksammas i detta sammanhang är i vilken omfattning parterna själva kan avtala om transportvillkoren. Det får anses klart att avtalsfrihet föreligger i den mån reglering saknas i bihangen och det inte finns några tvingande bestämmelser i nationell rätt. I fördraget anges inte uttryckligen huruvida bestämmelserna i bihangen är tvingande. I vissa fall innehåller bihangen utfyllande regler som endast gäller, om inte något annat föreskrivs i de internationella tarifferna, i tilläggsbestämmelser eller i särskilda överenskommelser (se t. ex. art. 34 § 5 i bihang B). Också när det inte uttryckligen anges, kan avvikelser från bihangens reglering i vissa fall tänkas vara tillåtna. Däremot får järnvägarna i de internationella tarifferna avvika från bestämmelserna i bihangen endast när dessa uttryckligen medger det (art. 5 § 1 i bihang A och art. 6 § 2 i bihang B). Bestämmelserna om järnvägens ansvarighet i fall då resande dödas eller skadas är också enligt en uttrycklig föreskrift tvingande till den resandes förmån utan undantag (art. 32 i bihang A).

En genomgång av bihangen visar att de centrala civilrättsliga bestämmelserna om fraktavtalet och dess fullgörande samt om järnvägens ansvarighet gentemot de resande resp. godstransportkunderna i allt väsentligt måste anses tvingande. Detta innebär att COTIF i detta avseende i huvudsak överensstämmer med den nya järnvägstrafiklagen (1 kap. 2 §; jfr prop. 1983/84: 117 s. 37 ff). Det får överlämnas till rättstillämpningen att avgöra i vilken omfattning parterna får träffa avtal om avvikelser från regleringen i bihangen.

Det bör tilläggas att enligt 1 kap. 2 § järnvägstrafiklagen avtal om att framtida tvister skall avgöras av skiljemän inte är tillåtna såvitt gäller befordran av resande. Denna fråga är inte reglerad i COTIF. Detta innebär att den nämnda bestämmelsen skall tillämpas också vid internationell befordran.

Beträffande innehållet i de bestämmelser i 1 och 2 kap. järnvägstrafiklagen som skall tillämpas även vid internationell befordran hänvisas till prop. 1983/84: 117 (s. 45–53, 120–126) och till prop. 1975/76: 7 (s. 52–110).

Enligt artikel 22 i bihang A har järnvägen rätt att undersöka inskrivet resgods, om det finns grundad anledning att misstänka att bestämmelserna i CIV inte har iakttagits, t. ex. att resgodset innehåller något som inte befordras som inskrivet resgods. I artikeln anges dock att sådan undersökning inte får ske, om den är förbjuden enligt bestämmelserna i den stat där undersökningen avses äga rum.

Undersökningsrätten enligt bihang A är vidsträcktare än enligt järnvägstrafiklagen. Enligt 6 kap. 5 § är järnvägens rätt att undersöka inskrivet resgods vid inrikes trafik begränsad till de fall då det finns skäl att misstänka att resgodset innehåller något som kan äventyra säkerheten i järnvägsdriften eller då det med fog kan antas att resgodset innehåller något som

järnvägen har förklarat att den inte befordrar som inskrivet resgods. Av skäl som anförs i den allmänna motiveringen (avsnitt 7.3) har reglerna om järnvägens rätt att undersöka inskrivet resgods gjorts tillämpliga också på befordringar som omfattas av bihang A. En föreskrift om detta finns i *tredje meningen*.

Såvitt gäller de bestämmelser i CIV som har införlivats med svensk rätt kan anföras följande.

Bestämmelserna i 4 kap. järnvägstrafiklagen om befordran av inskrivet resgods överensstämmer i sak på de allra flesta punkter med motsvarande bestämmelser i bihang A till COTIF. I propositionen med förslag till ny järnvägstrafiklag har anförts att det är angeläget att i största möjliga utsträckning ha enhetliga regler för inrikes trafik och internationell trafik (prop. 1983/84: 117 s. 44). Mellan den föreslagna järnvägstrafiklagen och bihang A föreligger dock skillnader på några viktiga punkter. I prop. 1983/84: 117 har angetts varför man på vissa punkter för inrikes järnvägstrafik har avvikit från regleringen i COTIF. Vid förlust av inskrivet resgods utgår sålunda enligt CIV ersättning med schablonbelopp, om den resande inte kan styrka skadans storlek (art. 38). Någon motsvarande bestämmelse finns inte i järnvägstrafiklagen. Vidare utgår enligt bihang A ersättning med vissa schablonbelopp vid dröjsmål med utlämningen av inskrivet resgods, när den resande inte kan bevisa att han har lidit någon skada till följd av dröjsmålet (art. 40). Enligt järnvägstrafiklagen utgår inte någon ersättning för dröjsmål i sådana fall (4 kap. 12 §; jfr prop. 1983/84: 117 s. 76 f). Enligt bihang A skall skador som uppkommer på inskrivet resgods till följd av dröjsmål ersättas enligt reglerna för dröjsmålsskador (art. 40 § 4). Fysiska skador på inskrivet resgods som beror på dröjsmål behandlas däremot i järnvägstrafiklagen på samma sätt som sådana fysiska skador som uppkommer av någon annan anledning, nämligen som skada på godset och inte som dröjsmålsskada (4 kap. 10 §; jfr prop. 1983/84: 117 s. 209). Reklamationsreglerna i bihang A (art. 54) skiljer sig från motsvarande reglering i den svenska järnvägstrafiklagen (4 kap. 13 §). Enligt bihang A skall reklamation i princip ske när den resande tar emot resgodset eller i vissa fall inom ett visst antal dagar från utlämningen, medan reklamation enligt järnvägstrafiklagen skall göras utan oskäligt uppehåll (jfr prop. 1983/84: 117 s. 213).

Regleringen av befordran av inskrivet resgods i den svenska järnvägstrafiklagen är mera kortfattad än motsvarande reglering i bihang A. I fråga om skälen till denna skillnad hänvisas till vad som har anförts i anslutning till 1 §.

Även när det gäller sådan befordran av inskrivet resgods som omfattas av bihang A kan den svenska järnvägstrafiklagen komma att bli tillämplig i vissa fall. Denna fråga behandlas i anslutning till 4 kap. 1 § i förslaget till lag om ändring i järnvägstrafiklagen (avsnitt 9.2).

Det bör påpekas att inkorporationen av bihang A också omfattar vissa

processrättsliga bestämmelser, t. ex. bestämmelser om behörig domstol (art. 52 och 60) och regler om förfarandet i regressmål (art. 59). I det sistnämnda hänseendet bör särskilt framhållas art. 59 §§ 2 och 5. Dessa bestämmelser motsvaras av 6 § lagen (1974: 744) om verkställighet av utländsk dom som meddelats enligt vissa internationella järnvägsfördrag m.m. (i det följande benämnd "1974 års domsverkställighetslag"). Det är att märka att art. 59 § 5 innebär en avvikelse från 14 kap. 5 § rättegångsbalken. Enligt art. 59 § 5 får nämligen regresskrav inte handläggas gemensamt med skadeståndskrav som har väckts på grund av befodringsavtalet.

3 § I fråga om sådan internationell järnvägsbefordran av gods som avses i bihang B till fördraget gäller bihangets bestämmelser, inbegripet bestämmelserna i bilagorna II, III och IV, i deras franska lydelse som svensk lag.

Genom denna paragraf införlivas bihang B till COTIF, dvs. de enhetliga rättsreglerna för avtal om internationell järnvägsbefordran av gods (CIM), med svensk rätt. Införlivandet omfattar också bilagorna II, III och IV till bihang B, dvs. reglementena om internationell järnvägsbefordran av privatvagnar (RIP), av containrar (RiCo) och av expressgoods (RIEx). Liksom i fråga om bihang A är det den franska texten av bihang B jämte bilagor som skall tillämpas i Sverige.

Av skäl som har anförts i den allmänna motiveringen (avsnitt 7.2) har bilaga I till bihang B, reglementet om internationell järnvägsbefordran av farligt gods (RID), inte införlivats med svensk rätt genom den förevarande paragrafen. Avsikten är att RID skall införlivas genom förordning.

När det gäller frågan i vilken omfattning regleringen i bihang B är tvingande hänvisas till vad som sägs i anslutning till 2 §.

I detta sammanhang bör art. 45 i bihang B särskilt uppmärksammas. Enligt denna artikel får järnvägarna i särskilda tariffer begränsa den ersättning som tillkommer den skadelidande vid förlust, skada eller överskridande av leveransfristen. Som förutsättning gäller dock att järnvägen medger särskilda befodringsvillkor som innebär en nedsättning av den frakt som följer av de allmänna tarifferna. Denna reglering har en viss motsvarighet i 1 kap. 2 § första stycket andra meningen i den nya järnvägstrafiklagen. Enligt detta lagrum får järnvägen avvika från bestämmelserna i 3 kap. om godsbefordran, när godsets ovanliga art eller andra särskilda omständigheter gör det skäligt (jfr prop. 1983/84: 117 s. 39, 287 f, 308).

Bestämmelserna i 3 kap. järnvägstrafiklagen om godsbefordran överensstämmer i sak på de allra flesta punkter med motsvarande bestämmelser i bihang B till COTIF (jfr prop. 1983/84: 117 s. 44). Mellan den föreslagna järnvägstrafiklagen och bihang B föreligger dock skillnader på några viktiga punkter. I prop 1983/84: 117 har angetts varför man på vissa punkter för inrikes järnvägstrafik har avvikit från regleringen i COTIF. Det internationella järnvägsfraktaavtalet är också i fortsättningen ett realavtal (art. 11 § 1 i bihang B). Detta är inte fallet enligt den nya järnvägstrafiklagen, utan för

avtal om godsbefordran för inrikes trafik gäller allmänna regler om hur avtal ingås (3 kap. 2 §; jfr 1983/84: 117 s. 54). Enligt bihang B har den internationella järnvägsfraktsedeln värdepappersegenskaper (art. 30 §§ 1 och 2), medan fraktsedeln för inrikes järnvägstransporter saknar denna egenskap (3 kap. 12 § järnvägstrafiklagen sammanställd med 16 § köplagen; jfr prop. 1983/84: 117 s. 58 f). I fråga om de nackdelar som regleringen i bihang B i detta hänseende medför för en mottagare av gods i vissa fall hänvisas till avsnitt 7.4. Reklamationsreglerna i bihang B (art. 57) skiljer sig från motsvarande regler i den svenska järnvägstrafiklagen (3 kap. 31 §). Enligt bihang B skall reklamation i princip ske när godset lämnas ut till mottagaren eller i vissa fall inom ett visst antal dagar från utlämningen, medan reklamation enligt järnvägstrafiklagen skall ske utan oskäligt uppehåll (jfr prop. 1983/84: 117 s. 188).

Liksom när det gäller befordran av inskrivet resgodis är regleringen av godsbefordran i den svenska järnvägstrafiklagen betydligt mera kortfattad än motsvarande reglering i bihang B. I fråga om skälen till denna skillnad hänvisas till vad som har anförts i anslutning till 1 §.

Även när det gäller sådan godsbefordran som omfattas av bihang B till COTIF kan den svenska järnvägstrafiklagen komma att bli tillämplig i vissa fall. Denna fråga behandlas i anslutning till 3 kap. 1 § i förslaget till lag om ändring i järnvägstrafiklagen (avsnitt 9.2).

Också beträffande bihang B gäller att inkorporationen omfattar vissa processrättsliga bestämmelser, t. ex. bestämmelser om behörig domstol (art. 56 och 63) och regler om förfarandet i regressmål (art. 62). Art. 62 §§ 2 och 5 motsvarar 6 § 1974 års domsverkställighetslag. Det är också här att märka att art. 62 § 5 innebär en avvikelse från 14 kap. 5 § rättegångsbalken. Enligt art. 62 § 5 får nämligen regresskrav inte handläggas gemensamt med skadeståndskrav som har väckts på grund av befordringsavtalet.

4 § En utländsk dom som grundas på fördraget får verkställas i Sverige, om domen

1. har meddelats av en domstol som är behörig enligt fördraget,
2. har vunnit laga kraft,
3. får verkställas enligt reglerna i det land där den har meddelats och
4. har förklarats verkställbar efter ansökan enligt 5 §.

En förlikning i tvist angående en befordran som omfattas av fördraget likställs med en sådan dom som avses i första stycket, om förlikningen har träffats inför en domstol som är behörig enligt fördraget. Detsamma gäller en skiljedom som har meddelats enligt fördraget och som gäller ett trafikföretag eller en trafikant.

Första och andra styckena gäller inte i fråga om ett åläggande för käranden att, förutom rättegångskostnader, betala skadestånd på grund av att hans talan har ogillats.

I 4–9 §§ har tagits upp bestämmelser om verkställighet av domar. Dessa bestämmelser grundas på art. 18 i själva fördraget. Av skäl som har angetts

i den allmänna motiveringen (avsnitt 7.2) har regleringen i art. 18 införlivats med svensk rätt genom transformation, dvs. genom omarbetning till svensk lagtext.

Den förevarande paragrafen grundas på art. 18 § 1. Den motsvarar i huvudsak 2 § i 1974 års domsverkställighetslag. Den innehåller de grundläggande bestämmelserna om vilka domar som är verkställbara i Sverige. Vidare anges de ytterligare förutsättningar som måste föreligga för att verkställighet skall få ske.

För att en dom skall vara verkställbar skall enligt *första stycket* fyra villkor vara uppfyllda.

Domen skall ha meddelats av en domstol som är behörig enligt fördraget. Frågan om behörig domstol regleras i art. 52 och 60 i bihang A och i art. 56 och 63 i bihang B. Domen skall vidare ha vunnit laga kraft. I art. 18 § 1 andra stycket i själva fördraget föreskrivs att domar som får verkställas endast interimistiskt inte är verkställbara. Domen måste också vara verkställbar enligt domstolens lag. Slutligen gäller som förutsättning för verkställighet att Svea hovrätt bifaller en ansökan om verkställighet. Verkställighet får givetvis inte ske, om högsta domstolen förordnar annat efter besvär mot hovrättens beslut (6 § andra stycket).

Det bör påpekas att paragrafen är tillämplig på tredskodomar. Enligt uttrycklig föreskrift i fördraget omfattas både dom som har meddelats efter parternas hörande och dom som har meddelats i anledning av den ena partens utevaro.

I fördraget görs inte något undantag från skyldigheten att verkställa en utländsk dom, om domen är uppenbart oförenlig med rättsordningen i den stat där verkställighet skulle äga rum (ordre public). Något sådant undantag har inte heller föreskrivits i den förevarande paragrafen. Det torde dock följa av allmänt erkända rättsgrundsatser att det inte föreligger någon skyldighet för Sverige att verkställa utländska domar i sådana fall, trots att något undantag för dessa fall inte görs i fördraget (jfr prop. 1973: 140 s. 94 f, 175). Som exempel kan nämnas det fallet att dom har meddelats mot någon som inte har delgetts stämning. Vidare kan nämnas det fallet att en svarande visserligen har delgetts stämningen men inte har getts rimlig tid för att kunna svara i saken.

I *andra stycket* regleras verkställigheten av vissa förlikningar och skiljedomar.

I *första meningen* behandlas förlikningar som rör en tvist angående en befordran som omfattas av fördraget. Bestämmelsen grundas på art. 18 § 1 tredje stycket i själva fördraget. Innebörden av denna paragraf i fördraget är inte helt klar. Det uttryck som används i den franska fördragstexten, "transactions judiciaires", får dock anses motsvara "förlikning som har träffats inför en domstol". Lagtexten har avfattats i enlighet med denna tolkning. Om en sådan förlikning har träffats inför en domstol som är behörig enligt fördraget, likställs den med en dom när det gäller verkstäl-

lighet. Om domstolen dessutom har fastställt förlikningen, är fastställelsebeslutet givetvis också verkställbart.

Andra meningen rör verkställighet av skiljedomar. I själva fördraget finns föreskrifter rörande skiljeförfarande i tvister rörande tillämpningen av CIV eller CIM mellan trafikföretag, mellan ett trafikföretag och en trafikant eller mellan trafikanter (art. 12 § 2). Förfarandet regleras i art. 13–15. Sådana skiljedomar är verkställbara i en medlemsstat så snart de formföreskrifter har uppfyllts som gäller i den stat där verkställigheten äger rum (art. 16 § 2). Enligt fördraget får en stat vid tillträdet göra förbehåll mot bestämmelserna rörande skiljeförfarande (art. 12 § 3). Det har inte ansetts föreligga skäl för att Sverige skulle göra ett sådant förbehåll. På grund härav jämställs i det förevarande lagrummet sådana skiljedomar med domar när det gäller verkställighet.

I den förevarande paragrafen regleras endast verkställighet av skiljedomar som rör trafikföretag eller trafikanter. I fördraget finns också bestämmelser om skiljedom mellan medlemsstater (art. 12 § 1). Fördraget innehåller däremot inte några föreskrifter om verkställighet av sådana skiljedomar.

I utländska rättsordningar förekommer det att en kärende som får sin talan ogillad åläggs att betala svaranden, förutom ersättning för rättegångskostnader, skadestånd på grund av att hans talan har ogillats. Enligt art. 18 § 1 andra stycket omfattar skyldigheten för medlemsstaterna att verkställa utländska domar inte sådana föreskrifter i domar som ålägger käreanden att betala ett sådant skadestånd. En motsvarande föreskrift har tagits in i *tredje stycket*.

I fråga om skiljedomar görs i fördraget inte något uttryckligt undantag från verkställighetsskyldigheten beträffande sådana ålägganden. Mot bakgrund av att skiljedomar i fördraget jämställs med domar när det gäller verkställighet, omfattar emellertid tredje stycket i den förevarande paragrafen också skiljedomar.

5 § Ansökan om verkställighet görs hos Svea hovrätt.

Vid ansökningen skall fogas

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

2. förklaring av en behörig myndighet i den stat där exekutionstiteln har meddelats att den avser tvist angående befordran som omfattas av fördraget samt, i fråga om domstols dom, att den har vunnit laga kraft och får verkställas i den nämnda staten.

Hovrätten får förelägga sökanden att ge in de ytterligare handlingar som behövs för hovrättens prövning av saken. Om det finns anledning till det, får hovrätten kräva att de handlingar som har fogats till ansökningen skall förses med bevis om utfärdarens behörighet. Beviset skall vara utställt av en svensk beskickning eller konsul eller av chefen för justitieförvaltningen i den stat där domen har meddelats.

Om en handling i ärendet inte är avfattad på svenska, danska eller norska, skall handlingen åtföljas av en bestyrkt översättning till svenska. Hovrätten får medge undantag från kravet på översättning.

I paragrafen behandlas ansökan om verkställighet. Den motsvarar i huvudsak 3 § i 1974 års domsverkställighetslag.

Enligt *första stycket* skall ansökan om verkställighet göras hos Svea hovrätt. Samma ordning gäller enligt 1974 års domsverkställighetslag för domar som har meddelats enligt de nu gällande järnvägsfördragen. Detta överensstämmer också med vad som gäller enligt åtskilliga andra författningar rörande verkställighet av utländska domar, t. ex. lagen (1936: 79) om erkännande och verkställighet av dom som meddelats i Schweiz, atomansvarighetslagen (1968: 45), lagen (1973: 1198) om ansvarighet för oljeskada till sjöss och lagen (1983: 368) om erkännande och verkställighet av österrikiska domar på privaträttens område.

Andra stycket överensstämmer i princip med vad som gäller enligt de nyss nämnda lagarna. Någon reglering av vilka handlingar som får krävas finns inte i fördraget. Som villkor för verkställighet föreskrivs i fördraget (art. 18 § 1) att de formföreskrifter har uppfyllts som gäller i den stat där verkställigheten skall äga rum.

Efter mönster av lagen om erkännande och verkställighet av österrikiska domar har hovrätten i *tredje stycket* getts rätt att förelägga sökanden att ge in de ytterligare handlingar som behövs för hovrättens prövning av saken. Såvitt gäller tredskodomar kan det t. ex. behövas en handling som visar att svaranden har delgetts stämningen i rimlig tid före förhandlingen.

Bevis om utfärdarens behörighet skall som regel inte fordras (jfr prop. 1982/83: 117 om erkännande och verkställighet av österrikiska domar på privaträttens område, s. 26). Men hovrätten bör ha möjlighet att kontrollera att de handlingar som har fogats till ansökningen är utfärdade av en behörig myndighet. Om hovrätten bedömer att en sådan kontroll är nödvändig i ett särskilt fall, får den således förelägga sökanden att förse handlingen med ett sådant bevis. I fråga om vem som skall ställa ut beviset har tredje stycket utformats efter mönster av 1974 års domsverkställighetslag.

I princip bör alla handlingar som fogas vid en ansökan om verkställighet vara avfattade på svenska eller vara åtföljda av en översättning till svenska. I likhet med vad som gäller enligt 1974 års domsverkställighetslag och åtskilliga andra lagar om verkställighet av domar har emellertid i *fjärde stycket* undantag gjorts från översättningskravet såvitt gäller handlingar på danska eller norska. Något annat undantag från översättningskravet finns inte i 1974 års lag. Efter mönster av t. ex. lagen om verkställighet av österrikiska domar har emellertid hovrätten i den förevarande paragrafen bemyndigats att medge undantag från kravet på översättning. Denna möjlighet kan utnyttjas t. ex. i sådana fall då det är uppenbart onödigt att samtliga handlingar översätts i sin helhet.

Det får utan någon särskild föreskrift anses klart att hovrätten får bereda sökanden tillfälle att avhjälpa brister i ansökningshandlingarna.

6 § En ansökan om verkställighet får inte bifallas utan att motparten har beretts tillfälle att yttra sig över ansökningen.

Om ansökningen bifalls, verkställs domen på samma sätt som en svensk domstols lagakraftätagande dom, om inte högsta domstolen förordnar annat efter besvär över hovrättens beslut.

Den sak som har avgjorts genom domen får inte prövas på nytt.

I paragrafen regleras prövningen av en ansökan om verkställighet och verkan av att en sådan ansökan bifalls. Den motsvarar 4 § i 1974 års domsverkställighetslag.

Enligt *första stycket* får en ansökan om verkställighet inte bifallas utan att motparten har beretts tillfälle att yttra sig över ansökningen. Någon motsvarande föreskrift finns inte i fördraget. Som nyss har nämnts hänvisas emellertid i fördraget till de formföreskrifter som gäller i den stat där verkställigheten skall äga rum. Något krav på att delgivning sker enligt de regler som gäller för stämning i tvistemål ställs inte upp i den förevarande paragrafen.

Verkan av att en ansökan om verkställighet bifalls regleras i *andra stycket*. Domen skall då verkställas på samma sätt som en svensk lagakraftvunnen dom. Det ankommer på sökanden att begära verkställighet av domen hos kronofogden och därvid åberopa hovrättens beslut. I fråga om verkställigheten gäller utsökningsbalken. Som förutsättning för verkställighet gäller givetvis att inte högsta domstolen efter besvär över hovrättens beslut förordnar annat.

I överensstämmelse med fördraget (art. 18 § 1 första stycket sista meningen) föreskrivs vidare i *tredje stycket* att den sak som har avgjorts genom domen inte får prövas på nytt. Detta innebär till en början att någon kontroll av att den utländska domen är materiellt riktig inte får ske i verkställighetsförfarandet. I detta ligger att både bevisprövningen och rättstillämpningen i domen måste godtas. Det val av tillämplig lag som den utländska domstolen har gjort får inte ifrågasättas. Vidare innebär bestämmelsen att domen skall erkännas i Sverige. Den utgör alltså hinder mot ny rättegång om samma sak.

7 § Om ett sådant skiljeförfarande som avses i fördraget inleds, har detta verkan som preskriptionsavbrott enligt 7 § preskriptionslagen (1981: 130).

I denna paragraf regleras verkan i preskriptionshänseende av ett sådant skiljeförfarande som avses i fördraget.

Enligt art. 16 § 1 i fördraget skall den omständigheten att ett skiljeförfarande inleds ha samma verkan i fråga om preskriptionsavbrott som enligt tillämplig materiell rätt följer av att talan väcks vid allmän domstol. I överensstämmelse härmed föreskrivs i paragrafen att, om skiljeförfarande inleds, detta har verkan som preskriptionsavbrott enligt 7 § preskriptionslagen (1981: 130). Detta innebär att en ny preskriptionstid börjar löpa från

den dag då skiljeförfarandet avslutas genom avgörande i sak eller på något annat sätt. Den nya preskriptionstiden är tio år. Såvitt gäller vissa fordringar mot en konsument blir dock den nya preskriptionstiden tre år.

Som har nämnts i anslutning till 4 § gäller reglerna om verkställighet av skiljedom i den paragrafen i överensstämmelse med art. 12 § 2 endast skiljedomar som avser trafikföretag och trafikanter men inte skiljedomar mellan stater. Någon motsvarande begränsning görs inte i fördraget i fråga om verkan som preskriptionsavbrott av att ett skiljeförfarande har inletts (art. 16 § 1). I överensstämmelse härmed har den förevarande paragrafen gjorts tillämplig på alla skiljeförfaranden som avses i fördraget. Såvitt gäller skiljedomar mellan stater torde dock paragrafen inte få någon större praktisk betydelse.

8 § Om ett utländskt trafikföretag har en fordran mot ett trafikföretag i Sverige på grund av en befordran som omfattas av fördraget, får fordringen beläggas med kvarstad eller utmätas endast på grund av ett avgörande av en domstol i den stat till vilken det utländska företaget hör.

9 § Om en utländsk järnväg äger rullande materiel som finns i Sverige, får materielen beläggas med kvarstad eller utmätas endast på grund av ett avgörande av en domstol i den stat till vilken den utländska järnvägen hör. Detsamma gäller i fråga om andra föremål som tillhör en utländsk järnväg och är avsedda att användas vid befordran, såsom containrar, lastredskap och presenningar.

En privatvagn, vars registrerade innehavare inte har hemvist i Sverige, får beläggas med kvarstad eller utmätas endast på grund av ett avgörande av en domstol i den stat där innehavaren har sitt hemvist. Detsamma gäller i fråga om föremål i vagnen som är avsedda att användas vid befordran och som tillhör innehavaren.

I dessa paragrafer ges bestämmelser om kvarstad och utmätning av viss järnvägsegendom. Bestämmelserna grundas på art. 18 § 2 resp. art 18 § 3 i själva fördraget. De överensstämmer i allt väsentligt med 5 § i 1974 års domsverkställighetslag.

I förhållande till bestämmelserna i fördraget avviker de förevarande paragraferna på det sättet att förhållanden som inte berör Sverige inte har reglerats. I paragraferna behandlas därför inte fordrings- och ägarförhållanden som endast berör utländska rättssubjekt i utlandet. Med anledning av de regler om behörig domstol som finns i bihang A (art. 52 och 60) och bihang B (art. 56 och 63) kan sådana rättsförhållanden inte bli föremål för prövning i Sverige.

I lagtexten nämns endast avgörande som har meddelats av *domstol*. I fördragstexten används uttrycket "dom av en judiciell myndighet" ("jugement rendu par l'autorité judiciaire"). Om ett avgörande har meddelats enligt fördraget av en sådan myndighet i en annan stat som i den staten anses som "une autorité judiciaire", bör givetvis ett sådant avgörande

jämställas med en domstols avgörande vid tillämpningen av de förevarande paragraferna.

I 9 § andra stycket regleras kvarstad och utmätning av s.k. privatvagnar. Därmed avses vagnar som tillhör något annat rättssubjekt än ett järnvägsföretag. Särskilda bestämmelser om sådana vagnar finns i reglementet om internationell järnvägsbefordran av privatvagnar (RIP), som utgör bilaga II till bihang B.

Med uttrycket "en privatvagns registrerade innehavare" avses den fysiska person eller annat rättssubjekt i vars namn vagnen är registrerad hos en järnväg vars linjer omfattas av bihang B (RIP art. 2).

10 § På begäran av järnvägen eller av den som har rätt att kräva utlämning av gods eller inskrivet resgods skall tingsrätten i den ort där godset eller resgodset finns förordna en sakkunnig att företa en sådan utredning som avses i bihang A artikel 48 § 2 eller i bihang B artikel 52 § 2.

I paragrafen behandlas förordnande av en sakkunnig för det fall att gods eller inskrivet resgods har minskats eller skadats. Den grundas på art. 48 § 2 i bihang A och art. 52 § 2 i bihang B.

Om järnvägen upptäcker eller får anledning att anta att inskrivet resgods eller gods har skadats eller gått förlorat eller om den som har rätt till resgodset resp. godset påstår att detta är fallet, skall järnvägen genast göra en utredning. Järnvägen skall, om möjligt i den berättigades närvaro, upprätta en redogörelse. I redogörelsen skall så långt det är möjligt anges vilken skada som har uppkommit samt när och hur den har uppstått. Järnvägen skall utan kostnad överlämna en avskrift av redogörelsen till den som har rätt till resgodset eller godset (art. 48 § 1 resp. art. 52 § 1).

Ett särskilt förfarande är föreskrivet för det fallet att den som har rätt till resgodset eller godset anser sig inte kunna godta uppgifterna i redogörelsen. Han kan då begära att resgodsets resp. godsets tillstånd och vikt samt skadans orsak och storlek fastställs av en sakkunnig. Denne kan utses av parterna. Parterna har emellertid rätt att vända sig till domstol och få denna att förordna en sakkunnig. I fråga om förfarandet skall de bestämmelser tillämpas som gäller i den stat där utredningen äger rum (art. 48 § 2 resp. art. 52 § 2).

I anledning av regleringen i art. 48 § 2 och art. 52 § 2 har tingsrätten i den ort där godset eller resgodset finns ålagts att på begäran av järnvägen eller den som har rätt att få ut resgodset eller godset förordna en sakkunnig för att företa en sådan utredning som avses i dessa artiklar. En sådan begäran handläggs enligt lagen (1946: 807) om handläggning av domstolsärenden.

Vad angår förfarandet i övrigt kan anföras följande.

Sedan tingsrätten har förordnat en sakkunnig, är rättens befattning med ärendet avslutad. Den sakkunnige skall då granska järnvägens redogörelse i de hänseenden som nämns i art. 48 § 2 resp. art. 52 § 2 och avge ett utlåtande om sin uppfattning i dessa frågor. Hans utlåtande är inte bin-

dande för parterna. Om parterna inte skulle följa hans utlåtande eller annars komma överens, får tvisten mellan järnvägen och transportkunden avgöras av domstol. Den sakkunniges utlåtande kan då givetvis åberopas i rättegången.

När parterna själva utser en sakkunnig, får de givetvis gemensamt stå för ersättningen till denne, om inte något annat har överenskommit med den sakkunnige. Utses den sakkunnige av rätten, torde ersättningen få betalas av den som har begärt förordnandet. Skulle tvisten mellan parterna föras inför domstol, får frågan om vem som slutligt skall stå för ersättningen till den sakkunnige avgöras av domstolen i samband med att den beslutar om rättegångskostnadernas fördelning.

Denna lag träder i kraft den 1 maj 1985. Genom lagen upphävs

1. lagen (1974: 744) om verkställighet av utländsk dom som meddelats enligt vissa internationella järnvägsfördrag m. m.,

2. kungörelsen (1974: 748) om internationell järnvägstransport.

I fråga om en dom eller fordran som grundas på något av de fördrag som avses i de upprädda författningarna tillämpas dock äldre bestämmelser.

COTIF träder i kraft den 1 maj 1985. Samtidigt upphör de nu gällande fördragen på järnvägsrättens område (1970 års CIV, 1970 års CIM och tilläggskonventionen till CIV) att gälla. Den nya lagen om internationell järnvägstrafik måste därför träda i kraft samtidigt med COTIF för att Sverige skall kunna delta i det internationella järnvägssamarbetet.

Genom den nya lagen upphävs 1974 års domsverkställighetslag och 1974 års kungörelse om internationell järnvägstransport. Det har ansetts lämpligt att äldre bestämmelser tillämpas på domar eller fordringar som grundas på något av de äldre fördragen.

9.2 Förslaget till lag om ändring i järnvägstrafiklagen

2 kap. 5 § Bestämmelserna i 6–13 §§ gäller endast i fråga om sådan färd enligt internationell befordringshandling som avses i bilaga A till fördraget den 9 maj 1980 om internationell järnvägstrafik (internationell befordran).

I paragrafen har endast gjorts den ändringen att hänvisningen till tilläggskonventionen har ändrats till att avse COTIF.

2 kap. 8 § Om järnvägen vid internationell befordran har ådragit sig ersättningsskyldighet enligt 2 § första stycket mot någon som varken är svensk medborgare eller har hemvist i Sverige, skall vid tillämpningen av 4 § andra stycket i stället för hälften av basbeloppet gälla ett belopp motsvarande 700 särskilda dragningsrätter. Med särskilda dragningsrätter förstås de av Internationella valutafonden använda särskilda dragningsrätterna (SDR).

Omräkning av SDR till svenskt mynt skall ske efter kursen den dag då dom meddelas eller en annan dag som parterna har kommit överens om.

Kronans värde skall bestämmas i enlighet med den beräkningsmetod som Internationella valutafonden den dagen tillämpar för sin verksamhet och sina transaktioner.

I 2 kap. 2 § första stycket regleras järnvägens ansvarighet för skada på egendom som den resande bär på sig eller har med sig som handresgods. Enligt 2 kap. 4 § andra stycket är järnvägens ansvarighet för sådana skador begränsad till ett halvt basbelopp enligt lagen om allmän försäkring, f. n. 10 150 kr. Enligt den förevarande paragrafen i dess nu gällande lydelse är järnvägens ansvarighet för sådana skador vid internationell befordran, i överensstämmelse med tilläggskonventionen till 1970 års CIV, begränsad till 2 000 s.k. *Germinalfrancs*, vilket f. n. motsvarar ca 5 500 kr. (jfr prop. 1983/84: 117 s. 51 ff, 124 f).

Enligt *bihang A* till COTIF är järnvägens ansvarighet för sådana skador begränsad till 700 SDR, vilket f. n. motsvarar ca 5 900 kr. (art. 31). I paragrafens *första stycke* har begränsningsbeloppet därför angetts till 700 särskilda dragningsrätter (SDR) i stället för 2 000 *Germinalfrancs*. Som en följd av detta har nuvarande *andra stycket* utgått. I fråga om innebörden av begreppet SDR hänvisas till vad som anförs i avsnitt 4.1 i anslutning till art. 6 i CIV.

En stat får förbehålla sig rätten att, såvitt gäller skador i följd av olyckor inom denna stats område, inte tillämpa samtliga de bestämmelser i *bihang A* som reglerar järnvägens ansvarighet i fall då resande dödas eller skadas, om den resande är medborgare i denna stat eller har hemvist där (art. 3 i *bihang A*). Av skäl som anförs i den allmänna motiveringen (avsnitt 7.3) bör Sverige utnyttja denna möjlighet att göra förbehåll för att kunna göra avvikelser från COTIF:s reglering såvitt gäller gränsen för järnvägens ansvarighet för skador på den resandes personliga egendom, dvs. egendom som den resande bär på sig eller har med sig som handresgods. Som nyss nämnts är emellertid rätten till förbehåll begränsad till skador som tillfogas medborgare i den egna staten och personer som har hemvist där. I paragrafen har därför gjorts en ändring av innebörd att det särskilda begränsningsbeloppet för internationell befordran inte gäller, om järnvägens ersättningskyldighet avser någon som är svensk medborgare eller har hemvist i Sverige. I sådana fall gäller det begränsningsbelopp som anges 2 kap. 4 § andra stycket, dvs. ett halvt basbelopp.

Rätten att göra förbehåll är begränsad i ytterligare ett hänseende. Ett förbehåll får endast avse skadefall som inträffar i den stat som gör förbehållet. Någon begränsning i detta hänseende behöver dock inte göras i den förevarande paragrafen. Enligt 1 kap. 1 § gäller nämligen 2 kap. endast järnvägstrafik på bana inom Sverige eller på svensk tåg färja. Skadefall som inträffar ombord på en svensk tåg färja får i detta sammanhang anses inträffa i Sverige.

I *andra stycket* (nuvarande tredje stycket), som behandlar omräkning av SDR till svenska kronor, har endast gjorts en redaktionell ändring.

2 kap. 9 § På en fordran som avser ersättning enligt 1 § eller 2 § första stycket utgår ränta enligt 6 § räntelagen (1975: 635), om den ersättningsberättigade är svensk medborgare eller har hemvist i Sverige. I annat fall utgår ränta med fem procent per år. Räntan utgår från och med den dag då det förfarande som avses i 12 § inleddes eller, om något sådant förfarande inte har inletts, från och med den dag då talan väcktes. Om ersättningen avser kostnader vid personskada, inkomstförlust eller förlust av underhåll, utgår dock ränta först från och med den dag då de omständigheter inträffade som läggs till grund för beräkning av ersättningens belopp.

Såvitt gäller internationell befordran utgår i enlighet med tilläggskonventionen ränta på ersättning för personskador eller skador på den resandes personliga tillhörigheter med fem procent. Även enligt COTIF (art. 43 § 1 i bihang A) gäller en ränta på fem procent. För svensk inrikes trafik beräknas ränta på obetalt belopp enligt 6 § räntelagen (1975: 635). Efter ändring i räntelagen (SFS 1984: 291) kommer räntan fr. o. m. den 1 juli 1984 att vara åtta procent över diskontot, vilket f. n. motsvarar 16,5 %.

Av skäl som har anförts i den allmänna motiveringen (avsnitt 7.3) föreslås att Sverige genom att göra förbehåll skall kunna tillämpa den svenska räntelagens bestämmelser på ersättning för skador av det slag som det nu är fråga om, om den ersättningsberättigade är svensk medborgare eller har hemvist i Sverige. I paragrafen har därför när det gäller ränteberäkningen gjorts skillnad mellan ersättberättigade som är svenska medborgare eller har hemvist i Sverige och andra ersättningsberättigade. Som har nämnts i anslutning till 2 kap. 8 § är 2 kap. bara tillämpligt på järnvägstrafik inom Sverige.

I andra meningen av den förevarande paragrafen i dess lydelse enligt förslaget till järnvägstrafiklag (tredje meningen enligt det nu föreliggande ändringsförslaget) ges en särskild föreskrift om utgångspunkten för ränteberäkningen för ett visst fall. Denna bestämmelse har, frånsett några obetydliga redaktionella justeringar, förts över oförändrad från 15 § lagen (1976: 58) om järnvägs ansvarighet vid befordran av resande. Bestämmelsen bygger på art. 9 i tilläggskonventionen till CIV. Motsvarande reglering finns i art. 43 § 2 i bihang A till COTIF.

I samband med de övriga ändringarna i paragrafen har sista meningen justerats i syfte att få den att överensstämma bättre med den franska fördragstexten. I den franska texten sägs att ränta utgår först "du jour où les faits qui ont servi à la détermination de leur montant se sont produits", om denna dag är senare än dagen då kravet framställdes eller talan väcktes. Denna föreskrift har i förslaget till järnvägstrafiklag återgetts med "den dag då järnvägen fick tillgång till den utredning som behövs för att ersättningens belopp skall kunna bestämmas". Motsvarande uttryck har använts i den svenska översättningen av tilläggskonventionen (jfr prop. 1975/76: 7 s. 121). Innebörden av den franska texten torde emellertid vara att räntan beräknas från den dag då de *omständigheter inträffade* som

lades till grund för beräkning av ersättningsbeloppet. Denna tolkning vinner stöd av de tyska och engelska översättningarna av tilläggskonventionen ("interest shall accrue only from the day on which the events relevant to its assessment occurred"; "von dem Tage an, an dem die für die Bemessung des Schadenersatzes massgebenden Umstände eingetreten sind").

3 kap. 1 § Detta kapitel tillämpas på sådan godsbefordran med järnväg i allmän inrikes trafik som sker mot betalning. Har avtal träffats om sådan befordran, tillämpas kapitlet på befordringen även när järnvägen ombesörjer denna med vägfordon.

På godsbefordran i trafik med utlandet tillämpas kapitlet endast om annat inte följer av fördraget den 9 maj 1980 om internationell järnvägstrafik.

4 kap. 1 § Detta kapitel tillämpas på resgods som har inskrivits för befordran med järnväg i allmän inrikes trafik. På befordran i trafik med utlandet tillämpas kapitlet endast om annat inte följer av fördraget den 9 maj 1980 om internationell järnvägstrafik.

Skall befordringen utföras av två eller flera järnvägar efter varandra, gäller kapitlet i tillämpliga delar för samtliga järnvägar.

Som tidigare har påpekats är järnvägstrafiklagen i princip tillämplig när den aktuella tvisten hänför sig till järnvägstrafik på bana inom Sverige eller på svensk tågfärja (1 kap. 1 § första stycket). I 3 kap. 1 § första stycket och 4 kap. 1 § görs dock en inskränkning i huvudregeln på det sättet att 3 och 4 kap. tillämpas på godsbefordran resp. befordran av inskrivet resgods i trafik med utlandet endast om annat inte följer av 1970 års CIV resp. 1970 års CIM. Hänvisningen i dessa paragrafer till 1970 års fördrag har ersatts med en hänvisning till COTIF.

Av de förevarande paragraferna följer att 3 och 4 kap. är tillämpliga på sådana befordringar med utlandet som inte omfattas av bihang A resp. bihang B (jfr bihang A art. 1 § 1 och bihang B art. 1 § 1).

I princip är sålunda 3 kap. inte tillämpligt på godsbefordran som sker i trafik mellan Sverige och utlandet. Från denna regel gäller två undantag. Det ena av dessa undantag avser godsbefordringar till eller från utlandet som inte omfattas av bihang B. Detta kan vara fallet, om godsbefordringen avser ett ämne eller föremål som är uteslutet från befordran enligt bihang B (jfr art. 4) eller om det för trafik mellan orter i Sverige används en genomfartslinje i ett grannland (art. 2 § 2). Det andra undantaget, som har större praktisk betydelse, är att befordringen visserligen omfattas av bihang B men fördraget inte innehåller någon materiell reglering av den uppkomna tvistefrågan utan direkt eller via allmänna kollisionsregler utpekar intern svensk rätt som tillämplig. Om bestämmelser saknas i bihang B, tilläggbestämmelserna och de internationella tarifferna, är nämligen nationell rätt tillämplig (art. 10). Som exempel på bestämmelser i 3 kap. som i

enlighet härmed kan komma att tillämpas också på internationell godsbe-
fordran kan nämnas föreskrifterna i 20 och 21 §§ om uppläggning och
försäljning av godset.

Befordran av inskrivet resgods mellan Sverige och utlandet omfattas i
regel av regleringen i bihang A till COTIF. Som en förutsättning för att en
sådan befordran skall omfattas av bihang A gäller emellertid att den resan-
de och hans resgods befordras med internationell befordringshandling (art.
1 § 1). De förbindelser för vilka internationella befordringshandlingar ut-
färdas anges i de internationella tarifferna (art. 1 § 2). Om persontrafiken
på någon linje mellan Sverige och utlandet till följd av en ändring i dessa
tariffer inte längre kommer att omfattas av bihang A, skall järnvägstrafik-
lagens bestämmelser om befordran av inskrivet resgods tillämpas på trafi-
ken på denna linje.

Om en viss befordran av inskrivet resgods omfattas av bihang A, blir 4
kap. järnvägstrafiklagen tillämpligt endast i de undantagsfall då det i bi-
hang A till COTIF anges att nationella bestämmelser är tillämpliga, direkt
eller enligt allmänna internationellt privaträttsliga regler. Sålunda skall
enligt bihang A (art. 23 § 8) utlämning av inskrivet resgods äga rum enligt
de bestämmelser som gäller på utlämningsstationen, om inte annat före-
skrivs i bihanget. Om utlämningen skall äga rum i Sverige, blir därför
järnvägstrafiklagen tillämplig. Kapitlets bestämmelser kan också bli till-
lämpliga på en befordran som omfattas av bihang A såvitt gäller frågor som
inte är materiellt reglerade i bihanget. Den tid inom vilken inskrivet res-
gods skall avhämtas enligt 4 kap. 6 och 7 §§ gäller t. ex. också i fråga om en
befordran som omfattas av bihang A, om resgodset lämnas ut i Sverige.

Om bestämmelser saknas i bihang A, tilläggsbestämmelserna och de
internationella tarifferna, är nationell rätt tillämplig (art. 8).

I prop. 1983/84: 117 behandlas en särskild lagvalsregel i 1970 års CIV
(art. 1 § 3) beträffande trafik mellan två grannstater (s. 193 f, 300 f, 316).
Motsvarande lagvalsregel finns i bihang A till COTIF (art. 2 § 2). I detta
hänseende hänvisas till vad som anförs i den nämnda propositionen.

9.3 Förslaget till lag om ändring i lagen om inrikes vägtransport

2 § Lagen skall ej tillämpas på postbefordran, begravningstransporter
eller befordran av flyttsaker.

Lagen skall inte heller tillämpas på sådan befordran på väg som är
underkastad fördraget den 9 maj 1980 om internationell järnvägstrafik eller
som en järnväg i annat fall utför inom Sverige till fullgörande av avtal om
befordran av gods på järnväg.

I anledning av att 1970 års CIM ersätts med bihang B till COTIF har i
paragrafen gjorts den ändringen att hänvisningen till 1970 års CIM har
bytts ut mot en hänvisning till COTIF.

9.4 Förslaget till lag om ändring i lagen om immunitet och privilegier i vissa fall

I den förevarande lagen regleras frågor rörande immunitet och privilegier för de internationella organisationer som Sverige är medlem i. De internationella organ och personer med anknytning till sådana organ som anges i en bilaga till lagen skall åtnjuta immunitet och privilegier enligt vad som har bestämts i stadga eller avtal som är i kraft i förhållande till Sverige. Som tidigare har nämnts hör till COTIF ett protokoll om privilegier och immunitet för Mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik, OTIF (jfr avsnitt 3). I anledning av Sveriges tillträde till COTIF har OTIF och vissa personer med anknytning till OTIF tagits upp i en ny punkt i bilagan till lagen, punkt 32 (jfr avsnitt 7.2).

10 Hemställan

Jag hemställer att lagrådets yttrande inhämtas över förslagen till

1. lag om internationell järnvägstrafik,
2. lag om ändring i järnvägstrafiklagen (1984: 000),
3. lag om ändring i lagen (1974: 610) om inrikes vägtransport,
4. lag om ändring i lagen (1976: 661) om immunitet och privilegier i vissa fall.

11 Beslut

Regeringen beslutar i enlighet med föredragandens hemställan.

Bilaga 1¹

CONVENTION RELATIVE
AUX TRANSPORTS INTER-
NATIONAUX FERROVIAIRES
(COTIF)

FÖRDRAG OM
INTERNATIONELL
JÄRNVÄGSTRAFIK
(COTIF)

¹ Bilagan är utesluten här. Konventionstexten återfinns som bilaga till förslaget till lag om internationell järnvägstrafik, s. 5.

Sammanfattning av promemorian

När ett rättsförhållande berör skilda länder och har anknytning till olika nationella rättsordningar, uppkommer oftast svårigheter när det gäller att förutse efter vilka materiella rättsregler en viss rättsfråga kommer att avgöras. Sådana svårigheter blev ganska snart till ett allvarligt hinder för den internationella järnvägstrafikens utveckling, och under de sista decennierna av 1800-talet stod det klart att viktigare järnvägsrättsliga frågor måste ges en ensartad reglering i skilda nationella rättsordningar. En sådan reglering har sedan 1890 säkerställts genom en rad fördrag, som tillträtts av ett växande antal stater.

För närvarande gäller för internationell godsbefordran och för internationell befordran av resande och resgods enhetliga regler inom ett drygt 30-tal stater i Europa, Nordafrika och Orienten. Dessa regler har överenskommit genom tre internationella fördrag, i dagligt tal kallade CIM, CIV och tilläggskonventionen till CIV. I maj 1980 har ett nytt järnvägsfördrag, COTIF, slutits. Detta fördrag är avsett att ersätta de tre nyssnämnda fördragen och att utgöra grundval för en mellanstatlig organisation för internationell järnvägstrafik, OTIF.¹

Sverige har sedan 1907 tillhört den krets av stater som i fördragsväg samordnat sina rättsregler för internationell järnvägsbefordran. Det förefaller uppenbart att Sverige bör fortsätta detta samarbete såsom medlem i det nybildade OTIF.

När Sverige tidigare har tillträtt internationella järnvägsfördrag, har det kunnat ske utan något omfattande lagstiftningsarbete. Ett undantag härvidlag utgör tilläggskonventionen till CIV, vars regler inarbetats i lagen (1976: 58) om järnvägs ansvarighet vid befordran av resande. Av de andra fördragen har däremot endast enstaka bestämmelser av processrättslig natur tagits upp i svensk lag. I övrigt har dessa fördrag inlemmats i den svenska rättsordningen genom att de i kungörelse förklarats vara tillämpliga i Sverige.

Det tämligen enkla tillvägagångssätt som sålunda i regel använts i samband med Sveriges tillträde till tidigare järnvägsfördrag kan emellertid inte tillämpas när det gäller COTIF. Detta är en följd av den förstärkning av riksdagens kompetens som skett genom tillkomsten av 1974 års regeringsform och vidare av den förskjutning i uppfattningen av järnvägsbefordring-

¹ Förkortningarna kommer från de franska benämningarna som är följande: Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemin de fer (CIM); Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemin de fer (CIV); la Convention additionnelle à la CIV relative à la responsabilité du chemin de fer pour la mort et les blessures de voyageurs; la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF); l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF).

arnas juridiska natur som i fråga om inrikestrafiken har kommit till uttryck i att merparten av de nuvarande förvaltningsrättsliga reglerna i järnvägstrafikstadgan (1966:202) föreslås bli ersatta av civilrättsliga regler i en järnvägstrafiklag.

För att COTIF skall träda i kraft krävs att fördraget ratificeras av ett visst antal stater. Sveriges tillträde till fördraget medför skyldighet att i väsentliga avseenden göra fördragsinnehållet tillämpligt som svensk rätt, och detta måste, som nyss antytts, i huvudsak ske i lag. På grund härav måste enligt RF 10: 2 frågan om en svensk ratifikation av COTIF prövas av riksdagen, som i samband därmed också bör besluta om den lagstiftning som föranleds av fördraget.

De viktigaste beståndsdelarna i COTIF är den egentliga fördragstexten och två bihang till denna. Själva fördragstexten innehåller huvudsakligast bestämmelser om OTIF: s organisation och verksamhet samt om förutsättningarna för fördragets tillämplighet. Därtill kommer vissa bestämmelser om skiljedom, domsverkställighet m. m. Endast den sistnämnda gruppen bestämmelser behöver påbjudas för tillämpning i Sverige. Av de båda bihangen innehåller det ena enhetliga rättsregler för avtal om internationell järnvägsbefordran av resande och resgods och det andra enhetliga rättsregler för avtal om internationell järnvägsbefordran av gods. I det förstnämnda bihanget (CIV) ingår de regler som nu bildar det materiella innehållet i tilläggskonventionen till CIV. Till det andra bihanget (CIM) finns fyra bilagor fogade, däribland ett mycket omfångsrikt reglemente om internationell järnvägsbefordran av farligt gods (RID).

Enligt vad som föreslås i denna promemoria skall huvuddelen av de fördragsbestämmelser som måste ges giltighet som svensk rätt återges i en lag om internationell järnvägstrafik. I denna lag avses de ovannämnda fördragsbestämmelserna om skiljedom, domsverkställighet m. m. bli återgivna efter omarbetning till svenskt språk och svensk lagstil. Lagen avses därutöver innehålla en förklaring att innehållet i de båda bihangen – med vissa undantag – skall tillämpas som svensk lag. Detta innebär att bihangens bestämmelser blir gällande i Sverige i sin franska avfattning. Som hjälp för tillämpningen publiceras de dock också i svensk översättning.

Vad nu sagts om bihangens bestämmelser gäller emellertid inte de delar av CIV som motsvarar den nuvarande tilläggskonventionen till CIV. Hithörande regler är som nämnts redan återgivna i svensk lag och torde framdeles komma att återfinnas i en planerad järnvägstrafiklag. Den förutnämnda förklaringen om tillämpningen av bihangen som svensk lag skall inte heller gälla i fråga om bilagan RID. Tillämpningen i Sverige av denna bilaga avses bli reglerad genom förordning.

I samband med genomförandet av den nu angivna lagstiftningen förutsätts ändringar i järnvägstrafiklagen, lagen (1974: 610) om inrikes vägtransport och lagen (1976: 661) om immunitet och privilegier i vissa fall samt eventuellt i köplagen.

För ändring av de grundläggande bestämmelserna i COTIF krävs att medlemsstaterna ratificerar eller på annat sätt godkänner ändringsbeslutet. Många av fördragets bestämmelser kan emellertid ändras genom ett förenklat förfarande och relativt snabbt sättas i kraft i ny lydelse. Detta gäller också i fråga om åtskilliga av de bestämmelser som enligt vad förut sagts avses bli återgivna i lag i Sverige. När sådana fördragsändringar aktualiseras, kan det befaras att prövningen av frågan om motsvarande ändring i svensk lag inte kan komma till stånd i rätt tid, om den normala proceduren för lagändring skall tillämpas. I promemorian diskuteras därför möjligheten av en sådan ändring i regeringsformen att riksdagen under vissa villkor skall kunna förklara att en framtida fördragsändring föranleder motsvarande ändring i svensk lag från den dag då fördragsändringen träder i kraft.

Promemorians lagförslag

1. Förslag till

Lag om internationell järnvägstrafik

Härigenom föreskrivs följande.

1 § Med "fördraget" avses i denna lag fördraget den 9 maj 1980 om internationell järnvägstrafik (COTIF).

2 § I fråga om sådan internationell befordran av resande och resgods som avses i Bihang A till fördraget skall bihangets bestämmelser, i den mån de gäller part i befordringsavtal, tillämpas som svensk lag.

I den utsträckning som innehållet i Bihang A återges i järnvägstrafiklagen (1983:00) skall det dock tillämpas efter lydelsen i den lagen.

3 § I fråga om internationell godsbefordran som avses i Bihang B till fördraget skall bihangets bestämmelser, i den mån de gäller part i befordringsavtal, tillämpas som svensk lag med det undantag som anges i andra stycket.

Vad angår tillämpningen i Sverige av det som Bilaga I till Bihang B fogade reglementet om internationell järnvägsbefordran av farligt gods (RID) meddelas föreskrifter av regeringen eller av förvaltningsmyndighet som regeringen bestämmer.

4 § En utländsk dom som grundas på fördraget får verkställas i Sverige, om domen

1. har meddelats av en domstol som är behörig enligt fördraget,
2. har vunnit laga kraft,
3. får verkställas enligt reglerna i domstolslandet och
4. har förklarats verkställbar efter ansökan enligt 5 §, och hinder mot verkställigheten ej möter enligt 6 § andra stycket.

5 § Ansökan som avses i 4 § 4 görs hos Svea hovrätt. Vid ansökningen skall fogas

1. domen i original eller i avskrift som bestyrkts av myndighet,
2. förklaring av behörig myndighet i den stat där domen meddelats att domen avser tvist angående befordran som omfattas av fördraget samt att domen har vunnit laga kraft och får verkställas i nämnda stat.

De handlingar som avses i första stycket skall vara försedda med bevis om utfärdarens behörighet. Beviset skall vara utställt av svensk beskickning eller konsul eller av chefen för justitieförvaltningen i den stat där domen meddelats. Är handling i ärendet avfattad på annat främmande språk än danska eller norska, skall handlingen åtföljas av översättning till svenska. Översättningen skall vara bestyrkt av diplomatisk eller konsulär tjänsteman eller av svensk notarius publicus.

6 § Ansökan som avses i 4 § 4 får ej bifallas utan att tillfälle har lämnats motparten att yttra sig över ansökningen. Ny prövning av den sak som har avgjorts genom domen får ej äga rum.

Bifalles ansökningen, verkställs domen på samma sätt som svensk domstols laga kraft ägande dom, om ej högsta domstolen efter talan mot hovrättens beslut förordnar annat.

7 § Vid tillämpning av 4–6 §§ likställs med dom

1. skiljedom som meddelats mot trafikföretag eller trafikant i skiljeförfarande enligt fördraget,

2. förlikning i tvist angående befordran som omfattas av fördraget, om förlikningen har träffats inför domstol som avses i 4 §.

Bestämmelserna i 4–6 §§ har ej tillämpning på sådan föreskrift i dom som ålägger käranden att förutom rättegångskostnad betala skadestånd på grund av att hans talan har ogillats.

8 § Inledande av sådant skiljeförfarande som avses i fördraget har verkan som preskriptionsavbrott enligt 5 § preskriptionslagen (1981: 130).

9 § Har utländskt trafikföretag en fordran mot trafikföretag i Sverige på grund av befordran som omfattas av fördraget, får fordringen beläggas med kvarstad eller utmätas endast på grund av avgörande av domstol i den stat till vilken det utländska företaget hör.

10 § Äger utländsk järnväg rullande materiel i Sverige, får materielen beläggas med kvarstad eller utmätas endast på grund av avgörande av domstol i den stat till vilken den utländska järnvägen hör. Detsamma gäller i fråga om annat föremål som tillhör utländsk järnväg och är avsett att användas vid befordran, såsom container, lastredskap eller presenning.

Privatvagn, vars ägare har hemvist utom riket, får beläggas med kvarstad eller utmätas endast på grund av avgörande av domstol i den stat där ägaren har sitt hemvist. Detsamma gäller i fråga om föremål i vagnen som är avsett att användas vid befordran och som tillhör vagnägaren.

11 § På begäran av den, som har rätt att kräva utlämning av gods eller inskrivet resgod, skall domstolen i den ort där godset eller resgodset finns förordna sakkunnig att företa sådan utredning som avses i Bihang B artikel 52 § 2 eller Bihang A artikel 48 § 2. Den sakkunnige skall skyndsamt fullgöra sitt uppdrag. I fråga om kostnaderna för utredningen har 23–25 §§ lagen (1929: 145) om skiljemän motsvarande tillämpning.

Denna lag träder kraft den dag regeringen bestämmer, då lagen (1974: 744) om verkställighet av utländsk dom som meddelats enligt vissa internationella järnvägsfördrag m. m. och kungörelsen (1974: 748) om internationell järnvägstransport skall upphöra att gälla. Den äldre lagen gäller dock i fråga om en dom eller fordran som grundas på något av de fördrag som avses i den lagen.

2. Förslag till

Lag om ändring i järnvägstrafiklagen (1983: 00)

Härigenom föreskrivs att 2 kap. 6 och 9 §§, 3 kap. 1 § och 4 kap. 1 § järnvägstrafiklagen (1983: 00) skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse¹

2 KAP.

6 § Bestämmelserna i 7–14 §§ gäller endast i fråga om sådan färd enligt internationell befordringshandling som avses i *tilläggskonventionen den 26 februari 1966 till det internationella fördraget om befordran med järnväg av resande och resgods* (internationell befordran).

9 § Har järnväg vid internationell befordran ådragit sig ersättningskyldighet enligt 2 § första stycket, skall vid tillämpning av 4 § andra stycket i stället för där angivna belopp gälla ett belopp om 2000 francs. Med franc förstås en guldfranc med en vikt av tio trettioendels gram och niohundra tusendelars finhet.

Regeringen kungör motvärdet av franc uttryckt i de av Internationella valutafonden använda särskilda dragningsrätterna.

Omräkning från särskilda dragningsrätter till svenskt mynt skall ske efter kursen den dag dom meddelas eller annan dag om vilken parterna är överens. Därvid skall kronans värde bestämmas i enlighet med den beräkningsmetod som Internationella valutafonden sagda dag tillämpar för sin verksamhet och sina transaktioner.

3 KAP.

1 § Detta kapitel är tillämpligt på sådan godsbefordran med järnväg i allmän inrikes trafik för vilken vederlag skall utgå. Har avtal träffats om sådan befordran, är kapitlet till-

Föreslagen lydelse

2 KAP.

6 § Bestämmelserna i 7–14 §§ gäller endast i fråga om sådan färd enligt internationell befordringshandling som avses i *Bihang A till fördraget den 9 maj 1980 om internationell järnvägstrafik* (internationell befordran).

9 § Har järnväg vid internationell befordran ådragit sig ersättningskyldighet enligt 2 § första stycket, skall vid tillämpning av 4 § andra stycket i stället för där angivna belopp gälla ett belopp motsvarande 700 SDR. Med en SDR förstås en sådan särskild dragningsrätt som används av internationella valutafonden.

Omräkning från särskilda dragningsrätter till svenskt mynt skall ske efter kursen den dag dom meddelas eller annan dag om vilken parterna är överens. Därvid skall kronans värde bestämmas i enlighet med den beräkningsmetod som Internationella valutafonden sagda dag tillämpar för sin verksamhet och sina transaktioner.

3 KAP.

1 § Detta kapitel är tillämpligt på sådan godsbefordran med järnväg i allmän inrikes trafik för vilken vederlag skall utgå. Har avtal träffats om sådan befordran, är kapitlet till-

¹ Som nuvarande lydelse anges lydelsen enligt SOU 1980: 37.

Nuvarande lydelse

lämpligt på befordringen även när järnvägen ombesörjer denna med vägfordon.

På trafik mellan Sverige och utlandet är kapitlet tillämpligt endast om annat ej följer av *det internationella fördraget om godsbefordran med järnväg (CIM)*.

Kapitlet är ej tillämpligt på postbefordran.

4 KAP.

1 § Detta kapitel är tillämpligt i fråga om resgods som inskrivs för inrikes befordran med järnväg i allmän trafik. På trafik mellan Sverige och utlandet är kapitlet tillämpligt när annat ej följer av *det internationella fördraget om befordran med järnväg av resande och resgods (CIV)*. Skall befordringen utföras av två eller flera järnvägar efter varandra, gäller kapitlet i tillämpliga delar för envar av järnvägarna.

Föreslagen lydelse

lämpligt på befordringen även när järnvägen ombesörjer denna med vägfordon.

På trafik mellan Sverige och utlandet är kapitlet tillämpligt endast om annat ej följer av *det i 2 kap. 6 § nämnda fördraget*.

Kapitlet är ej tillämpligt på postbefordran.

4 KAP.

1 § Detta kapitel är tillämpligt i fråga om resgods som inskrivs för inrikes befordran med järnväg i allmän trafik. På trafik mellan Sverige och utlandet är kapitlet tillämpligt när annat ej följer av *det i 2 kap. 6 § nämnda fördraget*. Skall befordringen utföras av två eller flera järnvägar efter varandra, gäller kapitlet i tillämpliga delar för envar av järnvägarna.

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

3. Förslag till**Lag om ändring i lagen (1974: 610) om inrikes vägtransport**

Härigenom föreskrivs att 2 § lagen (1974: 610) om inrikes vägtransport skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse

2 § Lagen skall ej tillämpas på postbefordran, begravningstransporter eller befordran av flyttsaker.

Lagen skall ej heller tillämpas på sådan befordran på väg som är underkastad *det internationella fördraget om godsbefordran på järnväg (CIM)* eller som järnväg i annat fall utför inom Sverige till fullgörande av avtal om befordran av gods på järnväg.

Föreslagen lydelse

2 § Lagen skall ej tillämpas på postbefordran, begravningstransporter eller befordran av flyttsaker.

Lagen skall ej heller tillämpas på sådan befordran på väg som är underkastad *fördraget den 9 maj 1980 om internationell järnvägstrafik (COTIF)* eller som järnväg i annat fall utför inom Sverige till fullgörande av avtal om befordran av gods på järnväg.

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

4. Förslag till

Lag om ändring i lagen (1976: 661) om immunitet och privilegier i vissa fall

Härigenom föreskrivs i fråga om bilagan till lagen (1976: 661) om immunitet och privilegier i vissa fall att i bilagan skall upptagas en som 31 betecknad punkt av följande lydelse

31 Mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik (OTIF)	Medlemmarnas representanter i organisationen och personer med tjänst hos organisationen eller med uppdrag hos eller av denna	Fördraget den 9 maj 1980 om internationell järnvägstrafik (COTIF)
---	--	---

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

Sammanställning av remissyttrandena

Efter remiss har yttranden över promemorian avgetts av hovrätten för Västra Sverige, konsumentverket, Statens järnvägar, transportrådet, sjöfartsverket, Svenska handelskammarförbundet, Sveriges speditörförbund, Svenska försäkringsbolags riksförbund, Folksam, Sjöassuradörernas förening, Axel Ax:son Johnsons institut för sjörätt och annan transporträtt, Sveriges grossistförbund, Sveriges industriförbund, Sveriges köpmannaförbund, Sveriges hantverks- och industriorganisation – Familjeföretagen samt Sveriges advokatsamfund.

Svenska försäkringsbolags riksförbund har anslutit sig till yttrandet från Sjöassuradörernas förening. Kommerskollegium – som inte funnit anledning kommentera promemorian – har bifogat yttranden från Skånes samt Stockholms handelskammare. Sveriges grossistförbund och Sveriges köpmannaförbund har avgett ett gemensamt yttrande med Sveriges industriförbund. Slutligen har enheten inom sjöfartsverket för landtransporter av farligt gods (LFG) avgett ett eget yttrande.

1 Allmänt

1.1 Hovrätten för Västra Sverige

Skälet till att detta förslag utarbetats är den 1980 företagna revisionen av det internationella järnvägsfördraget. Förändringarna angår huvudsakligen dels tillskapandet av en ny internationell organisation, dels en kraftig omstrukturering av det internationella författningsstoffet. Vad beträffar innehållet i de materiella reglerna är detta till större delen oförändrat. Den utveckling som ägt rum är nödvändig för att åstadkomma en anpassning till dagens förhållanden och utvecklingsarbetet fortsätter (exempelvis rörande ansvar för försenad ankomst på passagerarsidan). Sverige anslöt sig till det internationella fördraget 1907 och det framstår närmast som en självklarhet att vårt land skall ansluta sig även till den nyaste versionen av fördraget.

Större delen av den resonerande textmassan i betänkandet beskriver innehållet i det internationella fördraget. Redogörelsen kommer säkert att användas av domare och andra jurister som snabbt önskar orientera sig om ansvarsregler och liknande. Just därför finns det skäl att påpeka, hur perspektivet i framställningen dessvärre hela tiden hålls snävt järnvägsrättsligt. Järnvägens ansvar beskrivs som helt objektivt med vissa undantag, privilegierade och icke-privilegierade ansvarsfrihetsgrunder. Det talas om beviskyldighet beträffande det ena och det andra på ett sätt som är ärvt från den legala beviseteorins dagar, inte särskilt träffande i ett land som så länge hyllat den fria bevisprövningen som vårt land. Allt verkar speciellt

och ovanligt ur mera generell synvinkel. Inte ett ord sägs om att en regel om presumtionsansvar (såsom vid luftbefordran och, bortsett från en specialitet som nautiskt fel, i sjörätten) i själva verket omsluter ungefär det samma som en regel om strikt (objektivt) ansvar med undantag för force majeure (såsom i järnvägsrätten). Hur nära dessa typer av ansvarsregler i realiteten ligger varandra belyses av exempelvis uttalanden i förarbetena till vägtransportlagen (prop 1974:33 s 106–107). Det redogörs i detalj för de järnvägsrättsliga reglerna om när gods som "försvunnit" och inte kan hållas redo inom viss tid efter leveransfristens utgång (s 93–94) utan att det ens antyds att likartade regler om konvertering av dröjsmål till totalförlust finns inom alla transportgrenar även på sjörettens område där visserligen uttryckliga regler saknas men rättsfiguren ändå måste antas kunna tillämpas. Denna brist på ett allmänt transporträttsligt perspektiv är särskilt riskfyllt i våra dagar, när olika transportgrenar i så stor utsträckning samverkar sinsemellan för att lösa samhällets transportproblem genom kombinerade transporter. Vad som enar är betydligt mera än vad som skiljer åt.

Sammanfattningsvis tillstyrker hovrätten de förslag som rubricerade promemoria innehåller.

1.2 Konsumentverket

Konsumentverket ansluter sig till promemorians förslag att införliva COTIF med svensk rätt. Konsumentverket har inget att erinra mot att valda delar av fördraget återges i lag om internationell järnvägstrafik och att de båda bihangen ER/CIV och ER/CIM görs tillämpliga i Sverige i sin franska avfattning, dock med därtill fogad svensk översättning.

1.3 Statens järnvägar

SJ – som inte anser sig böra ingå i bedömning av de i promemorian behandlade statsrättsliga frågorna om införlivningen av fördraget och av senare ändringar däri med svensk rätt – finner ej anledning till erinran mot de i promemorian framlagda förslagen.

1.4 Transportrådet

Frågan rör huvudsakligen hur det nya järnvägsfördraget COTIF – avsett att ersätta tre tidigare internationella fördrag – skall inlemmas i svensk lagstiftning.

Från TRPs sida saknas anledning att motsätta sig de förslag som promemorian innehåller.

1.5 Kommerskollegium

Kollegiet har från de synpunkter vi har att beakta inte funnit anledning att kommentera promemorian.

1.6 Sjöfartsverket

Sjöfartsverket har tagit del av promemorian. Denna berör inte direkt Sjöfartsverkets verksamhetsområde varför verket inte har något att anföra i ärendet.

1.7 Skånes handelskammare

Handelskammaren har för sin del inte funnit anledning till erinran mot de förslag som framförs i promemorian.

1.8 Stockholms handelskammare

Handelskammaren – som ej funnit anledning att yttra sig över de konstitutionella problemen – har inget att erinra mot i promemorian framförda förslag.

1.9 Svenska handelskammarförbundet

Handelskammarförbundet – som ej funnit anledning att yttra sig över de konstitutionella problemen – har inget att erinra mot i promemorian framställda förslag.

1.10 Sveriges speditörförbund

Det är uppenbart att Sverige måste vara med i dessa överenskommelser, eftersom landet ju inte kan undvara befordringsmöjligheter med järnväg över gränserna.

1.11 Sjöassuradörernas förening

I promemorian föreslås att Sverige ratificerar 1980 års järnvägsfördrag, COTIF, avsett att ersätta de tre f. n. existerande fördragen, CIM, CIV och tilläggskonventionen till CIV. Föreningen finner det angeläget att internationell samstämmighet föreligger på järnvägsrättens område och förordar att förslag om ratifikation snarast möjligt framlägges för riksdagen.

1.12 Folksam

I promemorian föreslås att Sverige ratificerar 1980 års järnvägsfördrag, COTIF. Detta fördrag ersätter då de idag existerande fördragen CIM och CIV samt tilläggskonventionen till CIV. Folksam förordar att förslag om ratifikation snarast möjligt framläggs för riksdagen så att internationell samstämmighet kommer att föreligga på järnvägsrättens område.

1.13 Sveriges advokatsamfund

Samfundet finner att de delar av COTIF som berör rent organisatoriska bestämmelser ligger utanför de rättsområden som samfundet brukar bevakna, varför samfundet lämnar de delarna av förslaget utan kommentar.

Sammanfattningsvis tillstyrker samfundet att Sverige antager COTIF på det sätt som föreslagits i departementspromemorian men vill samtidigt framhålla att man från svenskt håll framdeles bör verka för att de ovan anmärkta ändringarna i regelsystemet genomförs.

1.14 Sveriges industriförbund, Sveriges grossistförbund och Sveriges köpmannaförbund

Organisationerna tillstyrker att Sverige ratificerar 1980 års järnvägsfördrag COTIF och har ingen erinran mot den föreslagna metoden att anpassa framtida fördragsändringar till svensk rätt.

1.15 Sveriges hantverks- och industriorganisation – Familjeföretagen

Vi har i denna fråga samrått med Sveriges industriförbund och Sveriges köpmannaförbund. Vi ansluter oss till det yttrande som dessa organisationer avgivit gemensamt med Sveriges grossistförbund.

Sålunda tillstyrker vi att Sverige ratificerar 1980 års järnvägsfördrag COTIF och har ingen erinran mot den föreslagna metoden att anpassa framtida fördragsändringar till svensk rätt.

1.16 LFG

Från de synpunkter LFG kan anlägga finns intet att erinra mot förslaget.

2 Metod för införlivning av konventionens regelsystem och ändringar därav med svensk rätt

2.1 Hovrätten för Västra Sverige

Frågan med vilken legal teknik konventionsmaterialet skall införlivas med den svenska rätten har i detta fall erbjudit betydande svårigheter. Önskvärdheten av enhetliga regler inom transportområdet leder till en strävan att låta internationella och inrikes transporter lyda under samma regler. Så har den internationella luftbefordringskonventionen i princip fått bestämma även inrikes lufttransporter och reglerna återges i svensk lagform i luftfartslagen 9 kap. Vad inrikes järnvägsbefordran av passagerare beträffar har här samma förmånliga metod kunnat följas genom att bestämmelserna om järnvägs ansvarighet vid befordran av resande i lagen (1976: 58) flyttas in i den nya järnvägstransportlagen som ett särskilt kapitel, till vilket hänvisas även för internationell befordran i den särskilda lagen därom.

Samma förfaringssätt kan däremot inte användas i fråga om godsbefordran med järnväg. Mellan internationell och inrikes godsbefordran med järnväg föreligger redan för närvarande åtskilliga skiljaktigheter. Internationellt fasthåller man vid avtalstypens karaktär av realavtal (s. 76). I Sverige har järnvägstrafikstadgan 1966 tunnats ut realavtalskaraktären genom att vid massgodstransporter utförda av stora avlastare inte kräva något utställande av järnvägsfraktsedel – bindande avtal kommer ändå till stånd genom överenskommelse (konsensualavtal), på samma sätt som gäller för andra transportgrenar. Denna utveckling har drivits på av järnvägens önskan att kunna konkurrera med biltransporterna på lika villkor. Samtidigt är onekligen realavtalskonstruktionen i svensk rätt en företeelse på raskt utdöende. Utvecklingen fullföljs genom att förslaget till ny järnvägstransportlag tar steget fullt ut och helt förvandlar det inrikes avtalet om godsbefordran med järnväg till konsensualavtal. Vidare är det internationella fördragets regler traditionellt detaljerade och för inrikes förhållanden härigenom onödigt tunggrodda. Man drivs därför till att göra ett särskilt nationellt regelsystem, låt vara i huvudsak byggt på det internationella fördraget som förebild, samtidigt som man för internationella godstransporter måste vara konventionstrogen och helt anamma fördragets regler. Situationen blir likartad med läget inom biltransporträtten, där den svenska vägtransportlagen innebär åtskilliga förenklingar för inrikes bruk, under det att de internationella biltransporterna är underkastade CMR fullt ut. Liksom denna konvention har inkorporerats direkt i svensk rätt genom en blankettlag (CMR-lagen) föreslås nu att CIM blir på motsvarande sätt inkorporerad och direkt tillämplig genom en lag om internationell järnvägstrafik. Samtidigt skall, som nyss nämnts, i denna lag hänvisas till passage-rarkapitlet i den nya järnvägstransportlagen i de delar detta i svensk lagform återger CIV, d v s de internationella enhetliga reglerna om passa-

gerarbefordran. Därutöver måste vissa bilagor till fördraget behandlas särskilt. Resultatet blir en i första ögonblicket kanske förvirrande införlivningsteknik. Hovrätten finner emellertid den valda lösningen vara övertygande motiverad och den mest lämpliga och ansluter sig därför till densamma.

2.2 Sveriges speditörförbund

Internationell järnvägsbefordran i Europa (med undantag för Albanien och Sovjetunionen) möjliggörs tack vare enhetliga regler, som återfinns i CIM (Convention Internationale concernant le transport des marchandises par chemin de fer eller på svenska kallat Internationellt fördrag om godsbe- fordran med järnväg). Fördraget som f n tillämpas daterar från 1970 och vann laga kraft 1975. 1980 har slutits rubricerade fördrag, som reglerar all järnvägsbefordran, såväl gods- som persontransport. Efterföljaren till nu gällande CIM återfinns här huvudsakligen i bihang B "Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchan- dises" (CIM). Det beräknas att detta nya fördrag skall kunna komma att tillämpas från och med 1985. Av detta framgår att enligt nuvarande ordning det förflyter drygt 5 år från den tidpunkt, då man kommit överens om vissa ändringar till dess att ändringarna träder i kraft. Den åttonde ordinarie revisionskonferensen, som sammankallades våren 1980, hade till särskild uppgift att hitta en nyordning, som i fortsättningen skulle underlätta och påskynda ikraftträdandet av beslutade ändringar. Detta mål skulle nås genom att skapa

1. en ny form för fördragsregleringen
2. ändrade regler för revision av fördragsinnehållet
3. en regelrätt mellanstatlig organisation

Utredningen befattar sig mycket ingående med denna problematik och i synnerhet med de återverkningar en nyordning kan ha för Sveriges vid- kommande. Utredningen kommer med förslag till olika åtgärder när det gäller att införliva denna internationella överenskommelse i svensk lag- stiftning.

Det är uppenbart att Sverige måste vara med i dessa överenskommelser, eftersom landet ju inte kan undvara befordringsmöjligheter med järnväg över gränserna. Vad vi vill ta fasta på i sammanhanget är dock att den föreslagna nyordningen inom ramen för COTIF tycks utgöra en grundval för underlättandet av ändringar. Ändringar kan visserligen i och för sig vara både till trafikantens för- och nackdel, men principiellt bör reglerna för internationell järnvägstransport kunna snabbt anpassas med hänsyn till handelns och samhällets utveckling i övrigt.

2.3 Svenska försäkringsbolags riksförbund

I promemorian har framhållits att de förändringar i RF 10:5 som krävs för införlivande av bestämmelser som framdeles kan komma att inflyta i COTIF och andra internationella konventioner, närmast skulle vara av redaktionell karaktär och inte strida mot tankegångarna bakom stadgandet. Riksförbundet har i och för sig ingen erinran mot den föreslagna metoden för automatisk anpassning av svensk rätt till framtida fördragsförändringar och har noterat att en särskild utredare tillkallats för att göra en översyn av RF 10:5.

2.4 Sjöassuradörernas förening

I promemorian redovisas den teknik som bör tillämpas för att COTIF skall få giltighet som svensk rätt. Delvis är denna teknik tämligen komplicerad. Bl.a. måste den nya svenska lagen innehålla en förklaring att innehållet i bihangen till COTIF inklusive bilagor skall tillämpas i svensk rätt. Föreningen tillstyrker de förslag som i promemorian lämnas för att åstadkomma detta.

2.5 Sveriges advokatsamfund

Det är uppenbart att Sverige icke kan stå utanför COTIF varken med avseende på den nya organisationen eller i fråga om de materiella befordringsreglerna, som för övrigt i allt väsentligt redan ingår i svensk rätt.

I departementspromemorian har lämnats en utförlig redogörelse för de statsrättsliga problem som uppkommer i Sverige vid införlivandet av det nya fördraget med svensk rätt med hänsyn till bestämmelserna i den nya regeringsformen. Särskild utredning pågår om dessa spörsmål. I promemorian har också särskilt påpekats att COTIF innehåller bestämmelser om ett förfarande varigenom moderniseringar i befordringsbestämmelserna mer eller mindre automatiskt kan genomföras i de anslutna staterna. Denna automatik medför problem av svensk statsrättslig art. Här är det angeläget att finna lösningar som möjliggör en sådan automatik, då Sverige icke bör ha särregler av materiell art som avviker från de regler som tillämpas i andra stater med trafik med Sverige.

I departementspromemorian har fullt riktigt framhållits att de internationella järnvägstransporterna berör en mycket begränsad grupp av personer och företag. Därjämte synes godsmängden vid internationella järnvägstransporter avta medan godsmängden vid internationella landsvägstransporter inom Europa tilltar. Hänsyn måste tas till dessa faktorer såväl i fråga om metoden för inkorporering av fördragets bestämmelser i svensk rätt som beträffande innehållet i de egentliga befordringsbestämmelserna.

Beträffande metoden att införliva fördragets bestämmelser med svensk

rätt är samfundet ense med utredningen om att inkorporationsmetoden bör användas istället för transformationsmetoden i fråga om huvuddelen av de fördragsbestämmelser som skall göras tillämpliga i Sverige.

3 CIV

3.1 Konsumentverket

Varje land kan enligt promemorian göra förbehåll att för skada som tillfogats resande inte tillämpa ER/CIVs regler om järnvägsansvarighet utan inrikesregler ifråga om landets medborgare och utlänningar som har hemvist i landet när dessa kommit till skada vid internationell befordran inom landet. Trots att Sverige inte begagnade sig av möjligheten till förbehåll när tilläggskonventionen till CIV tillträdde finns enligt Konsumentverkets mening goda skäl att nu göra sådant förbehåll.

Beräkningen av ränta på obetald skadeersättning enligt inrikesreglerna grundas på räntelagen och innebär att ränta utgår med fyra procent över gällande diskonto. Vid internationell befordran beräknas räntan i stället enligt en fixerad räntefot om fem procent. Genom tillämpning av inrikesreglerna tillförsäkras den resande således avsevärt högre räntebelopp än vad som annars blivit fallet.

Ifråga om ersättning för personlig egendom som skadats i samband med att resande tillfogats personskada är enligt de svenska inrikesreglerna – om förslaget till ny järnvägstrafiklag genomförs – maximibeloppet mer än dubbelt så högt som enligt fördragsreglerna.

Konsumentverket delar uppfattningen att ett förhållande, där olika resande beroende på om de innehar internationell biljett eller inrikesbiljett behandlas olika i ovan nämnda avseenden, är mindre tillfredsställande. Eftersom förhållandet på grund av den föreliggande fördragstexten inte kan undvikas anser Konsumentverket att de negativa effekterna ändå minskas genom ett svenskt förbehåll. Ett vidgat tillämpningsområde för inrikesreglerna måste anses fördelaktigt då dessa kan ge ett större antal passagerare högre ersättning. Att i stället – som utredningen förespråkar – vid behandling av ersättningskrav av ifrågavarande slag sätta sin lit till att större ersättning än enligt fördragsreglerna kan komma att medges om järnvägarna anser detta skäligt, är enligt verkets åsikt mindre lämpligt.

Handresgods

Konsumentverket konstaterar med tillfredsställelse den uppmjukning som COTIF innebär av resenärens f n stränga ansvar för skador som orsakas av hans handresgods. Verket anser dock att fördraget alltför alltför långtgående ansvar i detta avseende.

Undersökning av inskrivet resgods

Genom fördraget utvidgas möjligheten till undersökning av inskrivet resgods vid misstanke att med godset medföljer något som inte "tjänar reseändamål". Som utredningen framhåller är begreppet "reseändamål" oklart och enligt verkets mening alltför omfattande. Den till begreppet på visst sätt knutna undersökningsrätten kan innebära att resenären får betala undersökningskostnaderna och tilläggsavgift om gods som inte tjänar det angivna ändamålet påträffas. Eftersom möjlighet finns att begränsa fördragets långtgående undersökningsrätt vid befordran inom Sverige anser Konsumentverket att undersökningsrätten bör samordnas med motsvarande svenska regler.

Reklamationsfrister

De reklamationsfrister som föreskrivs i fördraget är från konsumentsynpunkt klart otillfredsställande. Detta gäller särskilt huvudregeln för inskrivet resgods där synliga skador måste påtalas vid uthämtandet av godset. Visserligen kan bevissituationen bli besvärlig när godset tagits emot utan att skada reklamerats, men kan ibland hämtas ut av annan än den som lämnat in det. Den som hämtar ut godset kan således inte alltid bedöma om godset blivit skadat under transporten. Dessutom kan det vara fråga om en skada som inte ens är synlig utifrån. Konsumentverket anser att Sverige bör verka för att utsträcka reklamationsfristerna, som enligt förslaget är så korta som t ex tre dagar från utlämnandet även om skadan inte kunnat upptäckas utifrån. Enligt verkets mening bör en enskild konsument alltid ha omkring 14 dagar på sig att framställa anmärkningar från det att felet eller bristen märkts eller bort märkas.

3.2 Sveriges advokatsamfund

Samfundet delar utredningens mening att de internationella reglerna skall gälla alla resande med internationell biljett oavsett resandens nationalitet eller hemvist.

Vad avser frågan om inskrivet resgods vill samfundet i likhet med departementspromemorian framhålla att beteckningen "för reseändamål" är oklar och att den därför bör ändras.

Då det gäller järnvägens ansvar för handresgods kan de föreslagna liksom nu gällande reglerna i vissa fall få besynnerliga resultat. Om resande A:s handresgods skadas och A själv klarar sig utan personskador, måste A för att få ersättning för skador på handresgodset bevisa fel och försummelse från järnvägens sida. A:s reskamrat B, som också får skador på sitt handresgods och dessutom ådrar sig en obetydlig personskada får däremot utan vidare ersättning av järnvägen för både personskadan och resgodset. Det borde vara lagtekniskt möjligt att särskilja sådana fall där passagerare

och resgods skadas till följd av en och samma händelse från fall av enstaka skador. Förebilder finns i den sjörättsliga regleringen av passagerartransporter.

4 CIM

4.1 Hovrätten för Västra Sverige

Av de materiellrättsliga nyheter som föreslås är ansvarsbegränsningens tillämplighet även gentemot köpare som betalar mot fraktsedelsdubblett (s 88–89) den mest tveksamma. Den lösning som föreslås – att köparen i den svenska köplagen skall krävas särskilt ha åtagit sig att betala mot dubblett – innebär internationellt en nyhet utan förankring i affärspraxis. Det är alltid tveksamt om man genom nationell lagstiftning skall motverka resultatet av regler i en konvention som man ansluter sig till; graden av konventionstrohet kan då sättas i fråga. Förslaget bör på denna punkt övervägas vidare – till detta finns också tid fram till 1985. För övrigt är det antagligen vanligare att fraktsedelsdubbletten behålls av bank eller annat finansieringsinstitut som säkerhet för att ingen utomstående blandar sig i fullgörandet av transporten, inte som betalningsdokument använt direkt mot köparen. Och godset är ofta transportförsäkrat så att köparen blir skyddad mot att återfå bara "en bråkdel av köpeskillingen för den händelse avsändaren med järnvägens medverkan skulle återta det sålda godset" (s 88).

4.2 Sjöfartsverket

Verket önskar dock påpeka att det som i promemorian sägs i förslaget till förordning om internationell järnvägsbefordran av farligt gods om att RID skall kungöras i SJF numera är överspelat. Till följd av lagen (1982: 821) om transport av farligt gods och den med stöd av lagen utfärdade förordningen skall RID kungöras av sjöfartsverket.

4.3 Sveriges speditörförbund

Föreslagen ändring av köplagen 16 §

Utredningen föreslår s 89 att köplagen 16 § ändras på så vis att en järnvägsfraktsedel utfärdad enligt CIM uttryckligen skulle kunna undantas från de dokument som behandlas i 16 § köplagen. Utredningen menar att en handelsköpare inte rimligen utan särskild överenskommelse bör vara tvungen att betala mot en handling som inte tillförsäkrar honom *full ersättning* om godset i strid mot gällande bestämmelser utlämnas till felaktig person på destinationen. Förbundet delar utredningens uppfattning (särskilt s 88) att järnvägen inte bör kunna åberopa begränsningarna av ansva-

ret i de fall då godset lämnas ut till fel mottagare men avstyrker den av utredningen föreslagna ändringen av köplagen 16 §. Enligt förbundet är grunden för föreskriften i 16 § köplagen att säljaren efter det att dokumentet utgivits inte rättsligen kan förfoga över godset. Det är en annan sak om säljaren ändå, utan att ha rätt till det, ingriper med instruktioner till fraktföraren. Den rätt som mottagaren kan ha mot fraktföraren i olika avseenden saknar också, enligt förbundet, relevans för frågan om köparens betalningsskyldighet. Frågan torde för övrigt ha ytterligt marginell betydelse vid järnvägstransporter. Däremot kan den få större betydelse för konossement beroende på det förhållandet att det s k utlämningsansvaret inom sjörätten icke är konventionsreglerat. När godset lämnas ut till annan än innehavare av ett originalkonossement på destinationen blir därför köparens rätt beroende av tillämplig lag. Normalt gäller visserligen att köparen kan få ersättning av sjöfraktföraren utan begränsning. Undantag förekommer säkert på sina håll och härtill kommer risken att sjöfraktföraren kan vara insolvent eller svår att nå med ett ersättningskrav. Enligt förbundet skulle en särreglering för järnvägsfraktsedeln i 16 § köplagen te sig både omotiverad och besynnerlig.

Fysiska skador på godset föranledda av försening

Utredningen framhåller (s 96) att "det har varit en omstridd fråga, om sådana skador skall ersättas enligt reglerna för transportskador eller enligt reglerna för dröjsmålsskador". Förbundet har sig inte bekant att denna fråga skulle vara omstridd. Det antas nämligen allmänt att de regler som gäller för fysiska skador på godset är alldeles oberoende av *orsakerna* till skadorna. Därav följer att ersättningsreglerna för fysiska skador skall följa *samma regler* även om i något fall en försening av transporten utlöst skadan. Regleringen i ER/CIM som anger motsatsen, nämligen att också fysiska skador som orsakats av att befordringstiden blivit för lång skall behandlas som dröjsmålsskador, måste därför ses som en egendomlighet som endast förekommer inom järnvägsrätten. Felkonstruktionen bör självfallet tillrättaläggas i samband med nästa revision av CIM.

Genombrott av ansvarsbegränsningsrätten

I ER/CIM vidmakthålls den subtila gränsdragningen mellan sådana fall då uppsåt föreligger på järnvägens sida (ansvarsbegränsningsrätten bortfaller då helt) och sådana fall när det endast förekommit "grov vårdslöshet" (ansvarsbegränsningsrätten gäller då fortfarande men begränsningsbeloppet dubbleras). Förutom att denna konstruktion också är säregen för järnvägsrätten innebär den betydande praktiska svårigheter. Inte heller tycks den kunna förklaras av några egentliga sakskaäl. Förbundet vill därför föreslå att man vid nästa revision av CIM anpassar konventionen till vad som gäller för övriga transportmedel.

Avtalsfrihet i fråga om ansvar och ansvarsbegränsning

Förbundet hälsar med tillfredsställelse att CIM möjliggör avtal mellan parterna i fråga om ansvaret och ansvarsbegränsningsbeloppet. Även om CIM i detta avseende avviker från det generellt tvingande systemet i övriga transporträttsliga konventioner, menar förbundet att de "låsnings" som här åstadkommits – särskilt i CMR – inte bara är opåkallade utan också ofta medför en oekonomisk skadereglering.

4.4 Folksam

I promemorian på sid 87–89 påtalas att genom formuleringen av artikel 30–32 i COTIF en köpare i vissa situationer inte kan räkna med högre ersättning än som skulle ha utgått om järnvägen varit ansvarig för att godset förstörts under befordringen. Mottagaren skulle härigenom aldrig kunna få ersättning för den del av godset som överstiger 17 SDR per kg av godsets bruttovikt. Folksam delar uppfattningen att en sådan regel i vissa lägen får en högst oförmånlig effekt för transportköparna. Folksam tillstyrker förslaget om att en ändring görs i 16 § köplagen på det sätt som föreslås i promemorian.

4.5 Sjöassuradörernas förening

Ett av COTIF-bihangen, kallat ER/CIM, ersätter 1970 års fördrag om godsbefordran med järnväg, CIM. Ändringar av både teknisk och saklig art har vidtagits i samband med den revidering som slutfördes 1980. För föreningens del kan här blott konstateras att vissa betydelsefulla ändringar har genomförts men att dessa är av den karaktären att de i stort inte påverkat det ansvarsmönster i den internationella järnvägstrafiken, som haft betydelse för svensk transportförsäkringsverksamhet.

I promemorian på sid 87–89, påtalas att genom formuleringen av art. 30–32 i COTIF en köpare i vissa situationer inte kan räkna med högre ersättning än som skulle ha utgått om järnvägen varit ansvarig för att godset förstörts under befordringen. Mottagaren skulle härigenom aldrig kunna få ersättning för den del av godsets värde som överstiger 100 kr per kg av godsets bruttovikt. Föreningen delar uppfattningen att en sådan regel i vissa lägen får en högst oförmånlig effekt för transportköparna. Föreningen tillstyrker förslaget att eliminera denna effekt genom en ändring i 16 § köplagen på sätt som föreslås i promemorian. Denna ändring bör om möjligt genomföras samtidigt med de övriga följdändringar som föreslås i promemorian.

4.6 Sveriges advokatsamfund

Samfundet finner det angeläget att ta upp ett specialproblem till behandling, nämligen den situation som uppstår då järnvägen utlämnar godset enligt anvisning från avsändaren, ehuru avsändaren icke längre äger förfoga över godset, när han överlåtit fraktsedelsdubblotten till köparen, som betalat godset mot den handlingen. Enligt de nu föreslagna reglerna skulle järnvägen i en sådan situation kunna begränsa sitt ansvar på samma sätt och enligt samma regler som om godset försvunnit under järnvägstransporten med den påföljden att köparen, som betalat godset mot fraktsedelsdubblotten, i vissa situationer endast skulle kunna få en mindre del av sin skada ersatt. Frågan har uppmärksammats av justitiedepartementet som anmodat ett antal näringsorganisationer att yttra sig. Dessa organisationer har gemensamt uttalat att det är angeläget att justitiedepartementet "söker verka för att de negativa effekterna för transportköparna av en sådan begränsningsregel helt elimineras". Samfundet instämmer i detta uttalande. I departementspromemorian föreslås ett tillägg till 16 § köplagen som skulle minska risken för köparen. I och för sig finns inget att erinra mot den föreslagna ändringen men det bör dock påpekas att ett sådant tillägg till den svenska köplagen får en begränsad räckvidd. Åtskilliga internationella köp med svensk intressent är icke underkastade den svenska köplagen utan andra köprättsliga regler, antingen på grund av avtal mellan parterna eller på grund av tillämpliga regler om lagval, för svensk del Lag om tillämplig lag beträffande internationella köp av lösa saker (1964: 528). Ofta förekommer i internationella köpavtal direkta bestämmelser om lagval. I många fall finns i kontrakt en generell hänvisning till "Incoterms", dock utan närmare reglering av tillämplig lag. Effekterna av svensk intern lagstiftning är sålunda begränsade och tillämpning av främmande lag kan ge skiftande resultat, varför man från svensk sida bör fortsätta att verka för en ändring i dessa regler.

I fråga om befodringsbestämmelserna i övrigt har samfundet noterat att nu gällande preskriptionsbestämmelser behålls i oförändrat skick. Dessa preskriptionsbestämmelser är onödigt komplicerade och är ägnade att medföra rättsförluster för sådana som icke är specialister inom detta speciella område.

4.7 Sveriges industriförbund, Sveriges grossistförbund och Sveriges köpmannaförbund

Organisationerna, som begränsat sin granskning till godsbefordran på järnväg, har konstaterat att de enhetliga rättsreglerna i COTIF bl. a. vad avser ersättningsbelopp i artikel 40 § 2 är minimiregler och att SJ – utan att bryta mot fördraget – för sin del kan föreskriva högre ersättningsbe-

lopp i sina normalvillkor, vilket erfordras för att inte försämra nu gällande villkor för varuägarna.

Utöver de synpunkter organisationerna lämnat i remissyttrande 1981–03–18 (dnr 2257/80) över förslag till ny lagstiftning om befordran med järnväg, som berör föreliggande departementspromemoria, vill vi tillstyrka att 16 § köplagen ändras på föreslaget sätt, vilket i varje fall i någon mån kan bidra till att göra mottagare uppmärksam på sin begränsade rätt till anspråk mot järnvägen. SJ bör bl. a. i sin frakthandbok framhålla detta förhållande för kunderna.

4.8 Institutet för sjörett och annan transporträtt

Beträffande *art. 3* noterar institutet att man borttagit befordringsskyldigheten för styckeodstransport men behållit den för vagnslastgods. Någon motivering för att skyldigheten behållits för detta senare slags gods anges ej, och någon särregel finns ej och synes ej heller föreslagen i svensk rätt. Institutet efterlyser anledningen.

Beträffande *art. 18* noteras att den nya konventionen liksom gällande CIM inte har något uttryckligt uppgiftsansvar för transportören med sammanhängande kontrollplikt (kontrollrätt stadgas i art. 21, och hänvisning till lokala regler om kontrollplikt görs i art. 22). Visserligen torde i de flesta länder fraktsedelns uppgifter ses som bevis för mottagande av oskadat gods i uppgiven mängd, men det är otillfredsställande att denna fråga inte regleras i konventionen utan kan lösas på varierande sätt i medlemsländerna.

Beträffande *art. 30 § 3* instämmer institutet i att det varit önskvärt att ansvarsbegränsning ej gällt för skada på grund av att järnväg obehörigen följt avsändares föreskrift, men inte därför att det skulle vara orättfärdigt att köparen får betala fullt för ett värde varav endast en bråkdel kan återfås, utan därför att säljaren får möjlighet att till det begränsade ansvarsbeloppet återköpa eller eljest förfoga över det redan sålda godsets fulla värde (jfr. Braekhus, Utleveringsansvaret, i Juridiska arbeider fra sjø og land, s. 348 n). Problemet torde emellertid regelmässigt kunna lösas så att utlämnandet av godset till avsändaren i dessa fall betraktas som uppsåtligt handlande av transportören, vilket medför ett ansvar för fulla värdet som i sin tur kan överföras till den som obehörigen har fått godset. Dessutom används fraktsedelns "stoppfunktion" i praktiken mycket sparsamt.

I *art. 43 § 1* noterar institutet med förvåning att under dröjsmålsskada innefattas skada på godset, där denna beror på dröjsmål. Regeln får framför allt den verkan att ansvarsbegränsningen baseras på frakten istället för på godsmängden. Detta synes felaktigt; har exempelvis en köpare till följd av dröjsmålet endast lidit sakskada finns ingen anledning att han skall få en ersättning baserad på reglerna om dröjsmålsskada.

5 Övrigt

5.1 Hovrätten för Västra Sverige

Författningsförslagen (s. XIII–XXV) föranleder inga språkliga eller redaktionella invändningar. De bifogade översättningarna av det internationella författningsmaterialet har hovrätten inte ansett sig böra närmare granska.

5.2 Sveriges speditörförbund

Räntan på skadeståndskrav

En ränteberäkning efter fem procent är naturligtvis, såsom också framhålls i betänkandet s. 42 not. 1, inte tillfredsställande. Motsvarande bestämmelse finns visserligen i CMR. I nuvarande internationella ränteläge innebär den till fem procent fixerade räntan en allvarlig nackdel för de skadelidande. För tillfället är det väl knappast möjligt att komma till rätta med missförhållandet. Frågan bör emellertid bevakas och tas upp i samband med nästa omarbetning av CIM.

5.3 Folksam

Folksam har noterat att dragningsrätter införts för att beräkna ansvarsbeloppen men att räntesatsen vid skadeersättning fortfarande är fast och endast fem procent (artikel 47: 1).

5.4 Sjöassuradörernas förening

Mera som en detaljmärkning i detta sammanhang kan framhållas att Föreningen observerat att å ena sidan ER/CIM anpassats efter modern konventionsteknik genom införande av SDR-metodiken vid beräkning av ansvarsbelopp, medan å andra sidan konventionen står kvar vid ett inte alldeles modernt tänkande, då en fast räntesats om endast fem procent skall tillämpas vid skadeersättning (art. 47:1).

5.5 Sveriges advokatsamfund

I fördragstexten införs bestämmelser om skiljedom. Dessa bestämmelser innebär att man inför ett nytt skiljedomsinstitut med fullständiga procedurregler. Visserligen följer procedurreglerna i stort sett ett mönster från andra internationella regler, exempelvis UNCITRAL. Det hade dock varit angeläget att man sökt begränsa skillnaderna för att undvika komplikationer och eventuella rättsförluster. Ingenting i reglerna synes strida mot svensk lag eller svenska bestämmelser i vad avser verkställighet av utländska skiljedomar.

De remitterade lagförslagen

1 Förslag till

Lag om internationell järnvägstrafik

Härigenom föreskrivs följande.

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

2 § I fråga om sådan internationell järnvägsbefordran av resande som avses i bihang A till fördraget gäller bihangets bestämmelser i deras franska lydelse som svensk lag. Såvitt gäller ansvarigheten för skada vid befordran av resande tillämpas dock bestämmelserna i 1 och 2 kap. järnvägstrafiklagen (1984:000) i stället för motsvarande bestämmelser i bihang A. I fråga om järnvägens rätt att undersöka inskrivet resgods tillämpas 6 kap. 5 § nämnda lag i stället för artikel 22 i bihang A.

3 § I fråga om sådan internationell järnvägsbefordran av gods som avses i bihang B till fördraget gäller bihangets bestämmelser, inbegripet bestämmelserna i bilagorna II, III och IV, i deras franska lydelse som svensk lag.

4 § En utländsk dom som grundas på fördraget får verkställas i Sverige, om domen

1. har meddelats av en domstol som är behörig enligt fördraget,
2. har vunnit laga kraft,
3. får verkställas enligt reglerna i det land där den har meddelats och
4. har förklarats verkställbar efter ansökan enligt 5 §.

En förlikning i tvist angående en befordran som omfattas av fördraget likställs med en sådan dom som avses i första stycket, om förlikningen har träffats inför en domstol som är behörig enligt fördraget. Detsamma gäller en skiljedom som har meddelats enligt fördraget och som gäller ett trafikföretag eller en trafikant.

Första och andra styckena gäller inte i fråga om ett åläggande för käranden att, förutom rättegångskostnader, betala skadestånd på grund av att hans talan har ogillats.

5 § Ansökan om verkställighet görs hos Svea hovrätt.

Vid ansökningen skall fogas

1. exekutionstiteln i original eller i avskrift som har bestyrkts av en behörig myndighet,
2. förklaring av en behörig myndighet i den stat där exekutionstiteln har meddelats att den avser tvist angående befordran som omfattas av fördraget samt, i fråga om domstols dom, att den har vunnit laga kraft och får verkställas i den nämnda staten.

Hovrätten får förelägga sökanden att ge in de ytterligare handlingar som behövs för hovrättens prövning av saken. Om det finns anledning till det, får hovrätten kräva att de handlingar som har fogats till ansökningen skall förses med bevis om utfärdarens behörighet. Beviset skall vara utställt av

en svensk beskickning eller konsul eller av chefen för justitieförvaltningen i den stat där domen har meddelats.

Om en handling i ärendet inte är avfattad på svenska, danska eller norska, skall handlingen åtföljas av en bestyrkt översättning till svenska. Hovrätten får medge undantag från kravet på översättning.

6 § En ansökan om verkställighet får inte bifallas utan att motparten har beretts tillfälle att yttra sig över ansökningen.

Om ansökningen bifalls, verkställs domen på samma sätt som en svensk domstols lagakraftgående dom, om inte högsta domstolen förordnar annat efter besvär över hovrättens beslut.

Den sak som har avgjorts genom domen får inte prövas på nytt.

7 § Om ett sådant skiljeförfarande som avses i fördraget inleds, har detta verkan som preskriptionsavbrott enligt 7 § preskriptionslagen (1981: 130).

8 § Om ett utländskt trafikföretag har en fordran mot ett trafikföretag i Sverige på grund av en befordran som omfattas av fördraget, får fordringen beläggas med kvarstad eller utmätas endast på grund av ett avgörande av en domstol i den stat till vilken det utländska företaget hör.

9 § Om en utländsk järnväg äger rullande materiel som finns i Sverige, får materielen beläggas med kvarstad eller utmätas endast på grund av ett avgörande av en domstol i den stat till vilken den utländska järnvägen hör. Detsamma gäller i fråga om andra föremål som tillhör en utländsk järnväg och är avsedda att användas vid befordran, såsom containrar, lastredskap och presenningar.

En privatvagn, vars registrerade innehavare inte har hemvist i Sverige, får beläggas med kvarstad eller utmätas endast på grund av ett avgörande av en domstol i den stat där innehavaren har sitt hemvist. Detsamma gäller i fråga om föremål i vagnen som är avsedda att användas vid befordran och som tillhör innehavaren.

10 § På begäran av järnvägen eller av den som har rätt att kräva utlämning av gods eller inskrivet resgods skall tingsrätten i den ort där godset eller resgodset finns förordna en sakkunnig att företa en sådan utredning som avses i bihang A artikel 48 § 2 eller i bihang B artikel 52 § 2.

Denna lag träder i kraft den 1 maj 1985. Genom lagen upphävs

1. lagen (1974: 744) om verkställighet av utländsk dom som meddelats enligt vissa internationella järnvägsfördrag *m. m.*,

2. kungörelsen (1974: 748) om internationell järnvägstransport.

I fråga om en dom eller fordran som grundas på något av de fördrag som avses i de upphävda författningarna tillämpas dock äldre bestämmelser.

*Bilaga*¹

(Översättning)

*Convention relative aux transports
internationaux ferroviaires (CO-
TIF)*

*Fördrag om internationell järn-
vågstrafik (COTIF)*

¹ Bilagan är utesluten här. Konventionstexten återfinns som bilaga till förslaget till lag om internationell järnvågstrafik, s. 5.

Förslag till

Lag om ändring i järnvägstrafiklagen (1984: 000)

Härigenom föreskrivs att 2 kap. 5, 8 och 9 §§, 3 kap. 1 § och 4 kap. 1 § järnvägstrafiklagen (1984: 00) skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse¹

Bestämmelserna i 6–13 §§ gäller endast i fråga om sådan färd enligt internationell befordringshandling som avses i tilläggskonventionen den 26 februari 1966 till det internationella fördraget om befordran med järnväg av resande och resgoods (internationell befordran).

Om järnvägen vid internationell befordran har ådragit sig ersättningsskyldighet enligt 2 § första stycket, skall vid tillämpningen av 4 § andra stycket i stället för hälften av basbeloppet gälla ett belopp om 2 000 francs. Med franc förstås en guldfranc med en vikt av tio tretioendels gram och niohundra tusendelars finhet.

Regeringen kungör motvärdet av franc uttryckt i de av Internationella valutafonden använda särskilda dragningsrätterna.

Omräkning från särskilda dragningsrätter till svenskt mynt skall ske efter kursen den dag då dom meddelas eller en annan dag som parterna har kommit överens om. Kronans värde skall bestämmas i enlighet med den beräkningsmetod som Internationella valutafonden den dagen tillämpar för sin verksamhet och sina transaktioner.

Föreslagen lydelse

2 kap. 5 §

Bestämmelserna i 6–13 §§ gäller endast i fråga om sådan färd enligt internationell befordringshandling som avses i *bihang A till fördraget den 9 maj 1980 om internationell järnvägstrafik* (internationell befordran).

2 kap. 8 §

Om järnvägen vid internationell befordran har ådragit sig ersättningsskyldighet enligt 2 § första stycket *mot någon som varken är svensk medborgare eller har hemvist i Sverige*, skall vid tillämpningen av 4 § andra stycket i stället för hälften av basbeloppet gälla ett belopp motsvarande 700 särskilda dragningsrätter. Med särskilda dragningsrätter förstås de av Internationella valutafonden använda särskilda dragningsrätterna (SDR).

Omräkning av SDR till svenskt mynt skall ske efter kursen den dag då dom meddelas eller en annan dag som parterna har kommit överens om. Kronans värde skall bestämmas i enlighet med den beräkningsmetod som Internationella valutafonden den dagen tillämpar för sin verksamhet och sina transaktioner.

¹ Lydelse enligt prop. 1983/84: 117.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 kap. 9 §

På en fordran som avser ersättning enligt 1 § eller 2 § första stycket utgår ränta med fem procent per år från och med den dag då det förfarande som avses i 12 § inleddes eller, om något sådant förfarande inte har inletts, från och med den dag då talan väcktes. Om ersättningen avser kostnader vid personskada, inkomstförlust eller förlust av underhåll, utgår dock ränta först från och med den dag då järnvägen fick tillgång till den utredning som behövs för att ersättningsbelopp skall kunna bestämmas.

På en fordran som avser ersättning enligt 1 § eller 2 § första stycket utgår ränta enligt 6 § räntelagen (1975:635), om den ersättningsberättigade är svensk medborgare eller har hemvist i Sverige. I annat fall utgår ränta med fem procent per år. Röntan utgår från och med den dag då det förfarande som avses i 12 § inleddes eller, om något sådant förfarande inte har inletts, från och med den dag då talan väcktes. Om ersättningen avser kostnader vid personskada, inkomstförlust eller förlust av underhåll, utgår dock ränta först från och med den dag då de omständigheter inträffade som läggs till grund för beräkning av ersättningsbelopp.

3 kap. 1 §

Detta kapitel tillämpas på sådan godsbefordran med järnväg i allmän inrikes trafik som sker mot betalning. Har avtal träffats om sådan befordran, tillämpas kapitlet på befordringen även när järnvägen ombesörjer denna med vägfordon.

På godsbefordran i trafik med utlandet tillämpas kapitlet endast om annat inte följer av *det internationella fördraget om godsbefordran med järnväg (CIM)*.

På godsbefordran i trafik med utlandet tillämpas kapitlet endast om annat inte följer av *fördraget den 9 maj 1980 om internationell järnvägstrafik*.

4 kap. 1 §

Detta kapitel tillämpas på resgods som har inskrivits för befordran med järnväg i allmän inrikes trafik. På befordran i trafik med utlandet tillämpas kapitlet endast om annat inte följer av *det internationella fördraget om befordran med järnväg av resande och resgods (CIV)*.

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

Skall befordringen utföras av två eller flera järnvägar efter varandra, gäller kapitlet i tillämpliga delar för samtliga järnvägar.

Denna lag träder i kraft den 1 maj 1985.

3 Förslag till

Lag om ändring i lagen (1974: 610) om inrikes vägtransport

Härigenom föreskrivs att 2 § lagen (1974: 610) om inrikes vägtransport skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 §

Lagen skall ej tillämpas på postbefordran, begravningstransporter eller befordran av flyttsaker.

Lagen skall *ej* heller tillämpas på sådan befordran på väg som är underkastad *det internationella fördraget om godsbefordran på järnväg (CIM)* eller som järnväg i annat fall utför inom Sverige till fullgörande av avtal om befordran av gods på järnväg.

Lagen skall *inte* heller tillämpas på sådan befordran på väg som är underkastad *fördraget den 9 maj 1980 om internationell järnvägstrafik* eller som *en järnväg i annat fall* utför inom Sverige till fullgörande av avtal om befordran av gods på järnväg.

Denna lag träder i kraft den 1 maj 1985.

4 Förslag till

Lag om ändring i lagen (1976: 661) om immunitet och privilegier i vissa fall

Härigenom föreskrivs att bilagan till lagen (1976: 661) om immunitet och privilegier i vissa fall skall ha nedan angivna lydelse.

Bilaga¹

Immunitet och/eller privilegier gäller för följande		Tillämplig internationell överenskommelse
Internationella organ	Fysiska personer	
32 Mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik (OTIF)	Medlemsstaternas representanter i organisationen, personer med tjänst hos organisationen och sakkunniga utsedda av organisationen	Fördraget den 9 maj 1980 om internationell järnvägstrafik (COTIF)

Denna lag träder i kraft den 1 maj 1985.

¹ Bilagan omtryckt 1979: 9. Senaste lydelse 1983: 1062.

LAGRÅDET

Utdrag
PROTOKOLL
vid sammanträde
1984-09-26

Närvarande: f.d. regeringsrådet Paulsson, regeringsrådet Mueller, justitierådet Jermsten.

Enligt protokoll vid regeringssammanträde den 17 maj 1984 har regeringen på hemställan av statsrådet och chefen för justitiedepartementet Wickbom beslutat inhämta lagrådets yttrande över förslag till

1. lag om internationell järnvägstrafik,
2. lag om ändring i järnvägstrafiklagen (1984: 000),
3. lag om ändring i lagen (1974: 610) om inrikes vägtransport,
4. lag om ändring i lagen (1976: 661) om immunitet och privilegier i vissa fall.

Förslagen har inför lagrådet föredragits av hovrättsassessorn Catarina Holtz.

Förslagen föranleder följande yttranden.

Lagen om internationell järnvägstrafik

Allmänna synpunkter

Regeringsrådet *Mueller* anför.

Förslagen i lagrådsremissen aktualiserar en *principfråga* av mycket stor betydelse: *Får en svensk lag vara skriven endast på främmande språk?* I remissen föreslås nämligen att en svensk lag skall vara skriven endast på franska (se bl.a. avsnitten 7.2 och 9.1). Jag avstyrker detta förslag. Skälen för min ståndpunkt är följande.

I lagrådsremissen föreslås bl.a. att de befodringsrättsliga reglerna i COTIF i bihang A (CIV) och i bihang B (CIM) med vissa betydelsefulla undantag skall föras in i svensk rätt genom s.k. inkorporation. Dessa regler rör till större delen förhållandet mellan enskilda. Det är alltså fråga om sådana föreskrifter som enligt 8 kap. 2 § regeringsformen kan meddelas endast genom lag. Reglerna gäller – såvitt är av särskilt intresse i detta sammanhang – sådan befordran på järnväg i Sverige av inskrivet resgods (bihang A) och av gods (bihang B) som har karaktär av internationell järnvägsbefordran. Detta innebär att reglerna kan bli tillämpliga på ett oerhört stort antal järnvägsbefordringar inom Sverige såväl av inskrivet resgods som av annat gods. Reglerna kommer också att beröra en bred allmänhet i Sverige. Tvister om tillämpningen av reglerna kan komma att prövas av svenska domstolar.

Att regler i bihang A och bihang B av COTIF förs in i svensk rätt genom

inkorporation innebär bl.a. att dessa regler som är skrivna på franska i denna sin franska lydelse ges karaktär av svensk lag. Däremot föreslås inte någon lagtext på svenska. Vad som föreslås är endast att det vid den franskspråkiga lagtexten skall fogas en översättning till svenska "som hjälpmedel för tillämpningen" av den franskspråkiga lagtexten. Svenskar och andra personer i Sverige som önskar skaffa sig exakt kännedom om innehållet i reglerna tvingas således att göra detta på grundval av en lagtext skriven enbart på franska.

I regeringsformen finns visserligen ingen uttrycklig bestämmelse om att svenska lagar skall vara skrivna på svenska. Att en sådan bestämmelse inte förts in i regeringsformen innebär dock inte att det skulle vara tillåtet att skriva en svensk lag endast på ett främmande språk. Att skriva en svensk lag endast på ett främmande språk strider nämligen mot två grundläggande principer för det svenska statsskicket, vilka båda är stadfästa i regeringsformens första paragraf. Jag åsyftar principen om folksuveräniteten och principen om en fri åsiktsbildning. Inga av dessa två principer får nämligen något reellt innehåll beträffande en lag som är skriven endast på ett främmande och därmed på ett för folket obegripligt språk.

Vidare bör framhållas att svenska författningar blir bindande för de enskilda först efter det att de kungjorts (se propositionen med förslag till ny regeringsform och ny riksdagsordning m.m. – prop. 1973:90 s. 328). De enskilda skall alltså ha haft en möjlighet att taga del av författningarna, innan dessa träder ikraft. Ett kungörande av en författning som är skriven endast på ett främmande språk ger inte de enskilda denna möjlighet. Ett kungörande av en sådan författning uppfyller alltså inte syftet med regeln i 8 kap. 19 § andra stycket regeringsformen om författningars kungörande.

Den som anser att en svensk lag kan få skrivas på ett annat språk än svenska bortser därvid också från det enkla faktum att varje lag utgör en form av kommunikation, ett meddelande, från lagstiftaren till de personer som berörs av lagen. Detta meddelande är av stor vikt för mottagarna. Det avser nämligen vilka rättsregler som skall gälla för mottagarna. Syftet med meddelandet att bringa dessa rättsregler till mottagarnas kännedom förfe- las, om meddelandet skrivs på ett främmande språk. Mottagarna kommer ju då inte att förstå meddelandet. De kommer därför inte heller att kunna följa de regler som meddelandet innehåller.

Att en svensk lag skrivs endast på ett främmande språk kommer därmed också att kunna utgöra grund för en misstro mot lagstiftaren och samtidigt ge upphov till ett främlingskap mellan folket och makthavarna. I anledning härav bör erinras om att en grundförutsättning för vårt demokratiska styrelseskick är att det finns ett förtroende mellan folket och dess lagstiftare; en absolut förutsättning för att ett sådant förtroende skall bestå är att lagstiftaren alltid använder samma språk som folket.

Att en svensk lag skrivs endast på ett främmande språk kommer dessutom att upplevas som en stor fara för rättssäkerheten av alla de människor i

Sverige som önskar taga del av lagtexten men som inte kan göra detta på grund av att lagstiftaren använt ett för folket obegripligt språk.

I en demokratisk rättsstat är det självklart att lagar och andra föreskrifter bör utformas på ett sådant sätt att alla omsorgsfulla läsare kan förstå innehållet. I detta syfte görs i Sverige kontinuerligt betydande insatser för att anpassa språket i lagar och andra författningar till den pågående språkliga utvecklingen. Det skulle stå i uppenbar strid mot syftet med dessa ansträngningar att skriva författningstexter endast på ett annat språk än svenska.

Det anförda gäller för alla slags lagar, alltså även för den typ av lagar som det gäller här, nämligen lagar genom vilka internationella konventioner förs in i svensk rätt.

Twister om tillämpningen av de på franska skrivna reglerna i bihang A och bihang B kan, som redan framhållits, komma att prövas av svenska domstolar. I anledning härav bör det erinras om att svenska domare inte är skyldiga att kunna franska och att de endast i undantagsfall torde ha de kunskaper i franska och om franskt rättsväsende som behövs för att självständigt kunna tolka den föreslagna franska lagtexten. Att trots detta skriva lagtexten endast på franska utgör ett hot mot rättssäkerheten, om man inte samtidigt ställer resurser till förfogande för att trygga domarnas behov av sakkunskap i båda de berörda hänseendena.

Den svenska översättning som fogats vid den föreslagna franska lagtexten är visserligen ett värdefullt hjälpmedel vid tolkningen av den franska lagtexten. Kvar står emellertid att översättningen inte har vitsord som lagtext. Den blir därför, såsom också anges i lagrådsremissen, endast ett hjälpmedel vid tillämpningen av den franska lagtexten. Det är denna som skall gälla och inte översättningen.

Att översättningen inte gjorts till lagtext ger lätt det intrycket att lagstiftaren inte varit helt säker på att översättningen i varje detalj är korrekt. Själv kan jag inte med bestämdhet avgöra om översättningen är helt riktig i alla delar. Exempelvis är jag inte övertygad om att den bästa översättningen av 'orden "présomption grave" i artikel 22 § 2 i bihang A är den i lagrådsremissen angivna "grundad anledning".

Enligt min mening är det en uppgift för lagstiftaren – riksdagen – och inte för dem som skall tillämpa de nya reglerna att avgöra om översättningen är korrekt. Lagstiftaren kan fullgöra denna uppgift genom att göra översättningen till svensk lagtext. Den franska originaltexten blir då en del av motiven till den svenska lagtexten. Ett sådant förfarande innebär att transformationsmetoden används.

Det hävdas ibland att det föreligger större risk för att en konvention, som är skriven endast på ett främmande språk, kommer att tillämpas oriktigt i Sverige, om konventionen förs in i svensk rätt genom transformation – exempelvis genom att en översättning till svenska görs till svensk lagtext – än om den förs in genom inkorporation, dvs. genom att den på ett

främmande språk skrivna konventionstexten görs till svensk lagtext. Jag känner inte till om det finns verklighetsunderlag för sådana påståenden. Däremot vill jag framhålla att den svenske lagstiftaren kan påverka tillämpningen av en konvention genom lagändringar, om konventionen förts in i svensk rätt genom transformation. Lagstiftaren kan nämligen ändra den svenska översättning, som tidigare gjorts till svensk lagtext, om detta skulle behövas för att ge ett riktigare uttryck för innebörden i konventionen. Inom ramen för inkorporationsmetoden – där konventionstexten i originalversion utgör svensk lagtext – har den svenske lagstiftaren självfallet inte denna möjlighet. Jag anser därför att transformationsmetoden inrymmer bättre möjligheter för lagstiftaren att garantera en konventionsenlig rättstillämpning i Sverige än inkorporationsmetoden.

I detta sammanhang bör understrykas att det internationella samarbetet inte försvåras om vi i Sverige upprätthåller kravet på transformation, dvs. kravet på att internationella konventioner kan föras in i svensk rätt endast i en svensk språkdräkt. Om svenska sålunda alltid används när konventioner förs in i svensk rätt ökas därmed allmänhetens möjlighet att taga del av konventionernas exakta lydelse, vilket i sin tur är av betydelse för tilltron till det internationella samarbetet.

Av vad som jag har anfört i det föregående framgår att det finns mycket starka principiella skäl som talar bestämt emot att inkorporationsmetoden används när reglerna i bihang A och bihang B av COTIF förs in i svensk rätt eftersom detta skulle innebära att en svensk lag skulle skrivas enbart på ett främmande språk. Att staten, enligt vad som anförs i lagrådsremissen, kan göra en betydande arbetsbesparing i lagstiftningsärendet genom att använda inkorporationsmetoden är i detta sammanhang utan betydelse. En sådan arbetsbesparing bör nämligen inte få utgöra skäl för att skriva en lagtext, som är tillämplig på förhållanden mellan personer i Sverige, på ett främmande språk och därigenom göra lagtexten helt obegriplig för det stora flertalet människor i landet. Det bör också observeras att den arbetsbesparing staten kan göra i lagstiftningsärendet genom att använda den franska konventionstexten kan leda till en kostnadskrävande ökning av arbetsinsatsen för dem – enskilda och domstolar – som skall tillämpa denna franska text i stället för en svensk text. Det blir alltså inte någon samhällsekonomisk besparing.

Inkorporationsmetoden har visserligen tidigare tillämpats i några liknande fall på sådant sätt att en endast på främmande språk skriven konventionstext givits karaktär av svensk lagtext. Se exempelvis 1 § lagen (1969: 12) med anledning av Sveriges tillträde till konventionen den 19 maj 1956 om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg. Vidare har utredningen om författningspublicering m.m. i betänkandet (SOU 1974: 100) Internationella överenskommelser och svensk rätt (s. 86–103) utgått ifrån att det under vissa förutsättningar är möjligt att skriva en svensk lag, varigenom en internationell överenskommelse förs in i svensk

rätt, endast på ett främmande språk. Dessa omständigheter rättfärdigar dock inte att man nu – med bortseende från principiella synpunkter som talar häremot – ännu en gång tillämpar inkorporationsmetoden på ett sådant sätt att en endast på ett främmande – för folket obegripligt – språk skriven konventionstext ges karaktär av svensk lagtext.

Sammanfattningsvis anser jag således att det finns starka principiella skäl som talar emot att bihang A och bihang B till COTIF förs in i svensk rätt genom inkorporation, dvs. i sin franska – för nästan alla här i Sverige obegripliga – lydelse. Jag avstyrker därför att denna inkorporationsmetod används. Samma principiella skäl talar för att transformationsmetoden i stället tillämpas, dvs. att den lagtext som behövs utformas på svenska. Detta bör kunna ske genom att en korrekt översättning till svenska görs till svensk lagtext. Det finns inte några principiella hinder mot ett sådant förfarande. Inte heller finns några praktiska hinder, eftersom det ju redan finns en översättning till svenska. Jag förordar därför att en översättning till svenska görs till svensk lagtext.

Lagrådet (Paulsson, Jermsten):

När internationella överenskommelser, vari svensk autentisk text saknas, skall införlivas med svensk rätt bör, såsom departementschefen uttalat i remissprotokollet, som huvudregel gälla att transformationsmetoden kommer till användning. Om särskilda skäl talar för det bör dock enligt lagrådets mening i undantagsfall inkorporationsmetoden kunna få begagnas. Som en förutsättning härför synes dock böra uppställas att en omsorgsfullt utförd svensk översättning av överenskommelsen som hjälpmedel åtföljer författningstexten då denna kungörs.

Med hänsyn till de skäl som departementschefen åberopat för användande av inkorporationsmetoden i förevarande fall och då en svensk översättning av överenskommelsen är avsedd att fogas till lagtexten anser lagrådet att det valda förfarandet bör godtas.

2 §

Lagrådet:

Enligt *andra meningen* skall 1 och 2 kap. i den föreslagna järnvägstrafiklagen tillämpas i stället för motsvarande bestämmelser i CIV såvitt gäller ansvarigheten för skada vid befordran av resande. De avvikelser från CIV:s bestämmelser, som denna reglering innebär, avses möjliggöras genom att Sverige i samband med ratificeringen av COTIF gör sådant förbehåll, som åsyftas i artikel 3 i CIV. I anslutning härtill föreslås vissa ändringar i 2 kap. järnvägstrafiklagen. Beträffande 1 kap. nämnda lag anför departementschefen att där aktuella bestämmelser i sak överensstämmer med motsvarande regler i CIV med ett undantag, nämligen såvitt avser preskriptionstid för fordran på ersättning för skada på egendom, som den resande bär på sig eller har med sig som handresgods. Enligt 1 kap. 5 §

järnvägstrafiklagen gäller enligt departementschefen för sådan skada alltid en preskriptionstid på tre år från den händelse som orsakade skadan, medan preskriptionstiden enligt artikel 55 § 1 i CIV, för det fall att kravet framställs av en efterlevande till en resande som dödats, är tre år från dagen för dödsfallet, dock längst fem år från den skadevällande händelsen. Genom den föreslagna andra meningen i förevarande paragraf avses den åsyftade preskriptionsregeln i 1 kap. 5 § järnvägstrafiklagen skola gälla vid internationell befordran i stället för bestämmelserna i artikel 55 § 1 i CIV.

I anslutning härtill anför lagrådet följande. Sådant förbehåll, som åsyftas i artikel 3 i CIV, kan göras endast med avseende på resande som är medborgare i den egna staten eller har hemvist där. En generell avvikelse från preskriptionsreglerna i CIV skulle alltså stå i strid med fördraget. Om avvikelse från CIV:s bestämmelser i detta hänseende anses önskvärd erfordras därför en sådan omformulering av andra meningen i förevarande paragraf att här avsedda preskriptionsbestämmelser i 1 kap. 5 § järnvägstrafiklagen vid internationell trafik skall gälla endast om den resande är svensk medborgare eller har hemvist här.

Lagrådet vill emellertid peka på en annan möjlighet till lösning av frågan. Innebörden av preskriptionsregeln i 1 kap. 5 § järnvägstrafiklagen synes i och för sig tveksam i det hänseende, som här är aktuellt. En preskriptionsbestämmelse för just detta fall finns f.n. i 9 § lagen (1976: 58) om järnvägsansvarighet vid befordran av resande. Innehållet i detta stadgande synes överensstämma med preskriptionsregeln i artikel 55 § 1 i CIV. De sakförhållanden som innefattas i 1976 års lag avses i fortsättningen skola regleras i den föreslagna järnvägstrafiklagen, och bestämmelserna i 1976 års lag har i allt väsentligt oförändrade överförts till järnvägstrafiklagen. Av förarbetena till sistnämnda lag framgår inte att någon ändring varit åsyftad i fråga om preskriptionsbestämmelsernas sakliga innehåll. Det synes därför stå bäst i överensstämmelse med intentionerna i förslaget till järnvägstrafiklag att lagtexten till 1 kap. 5 § förtydligas så att därav klart framgår att preskriptionstiden för efterlevande vid sakskada som avses i 2 kap. 2 § i lagen överensstämmer med vad som i lagtexten anges gälla "vid dödsfall". Biträds denna mening kommer någon skillnad inte att föreligga mellan preskriptionsbestämmelserna i järnvägstrafiklagen och i CIV, och någon jämkning av den föreslagna andra meningen i förevarande paragraf behövs då inte. Lagrådet förordar en lösning i enlighet härmed. En ändring i 1 kap. 5 § järnvägstrafiklagen av den innebörd som här åsyftas kan förslagsvis utformas så att i andra styckets vänstra kolumn omedelbart efter "vid personskada som inte har lett till döden" införs ett nytt fall, nämligen "vid sådan sakskada som avses i 2 kap. 2 §, om den resande har avlidit till följd av den skadevällande händelsen", och att för detta fall i högra kolumnen anges "tre år från dödsfallet, dock inte längre än fem år från den skadevällande händelsen".

I tredje meningen av förevarande paragraf har föreslagits att i fråga om

järnvägens rätt att undersöka inskrivet resgods skall tillämpas 6 kap. 5 § i den föreslagna järnvägstrafiklagen i stället för artikel 22 i CIV. Enligt § 2 i nämnda artikel får järnvägen undersöka om resgodsets innehåll är i överensstämmelse med vad som föreskrivits om det finns grundad anledning misstänka en överträdelse och under förutsättning dessutom att undersökning inte är förbjuden enligt bestämmelserna i den stat där undersökningen avses äga rum. Som skäl för remissförslaget har anförts att undersökningsrätten enligt artikel 22 är mera omfattande än enligt järnvägstrafiklagen och att det syntes lämpligast att det alltid skall gälla samma regler för järnvägens rätt att undersöka inskrivet resgods i Sverige, oavsett om den resande har internationell biljett eller inte.

Det föreslagna undantaget från den i artikel 22 medgivna undersökningsrätten torde vara förestavad av att artikel 17 i CIV innehåller en bestämmelse att som inskrivet resgods får befordras "föremål som är avsedda för reseändamål". Järnvägstrafiklagens bestämmelser i 4 kap. om befordran av inskrivet resgods – vilka i allmänhet gäller enbart inrikes trafik – innehåller däremot inte någon motsvarande begränsning. Någon undersökning för kontroll att inskrivet resgods inte innehåller annat än "föremål som är avsedda för reseändamål" blir därför inte aktuell vid inrikes trafik. Det må emellertid framhållas att Sverige genom anslutning till COTIF och den därtill anknutna lagregleringen godtar den nyss nämnda regeln i artikel 17 om vilka föremål som får befordras som inskrivet resgods. I materiellt hänseende kommer således att gälla skilda regler i denna del för internationell respektive inrikes trafik, och de svenska järnvägarna blir därför skyldiga att känna till och följa dessa skilda regler. Det framstår under sådana förhållanden som mindre följdriktigt att järnvägen inte skall ha möjlighet att ens i flagranta fall kontrollera att gällande internationella bestämmelser efterlevs.

Frågan om järnvägens rätt till undersökning av inskrivet resgods vid internationell trafik aktualiserar vissa lagtekniska frågor. Till en början må framhållas att 6 kap. 5 § järnvägstrafiklagen i och för sig gäller all järnvägstrafik i Sverige och således även internationell trafik. Beträffande innebörden av andra stycket i nämnda paragraf har departementschefen, som tidigare redovisats, förutsatt att undersökningsrätten beträffande inskrivet resgods enligt stycket är mindre omfattande än den som följer av artikel 22 i CIV; synbarligen avses härmed att stycket inte medger undersökning för att utröna om resgodset innehåller annat än "föremål som är avsedda för reseändamål". Att lagrummet inte medger en sådan tillämpning synes vinna stöd av vad förarbetena till lagregeln innehåller rörande avsikten med bestämmelsen och måhända även av det förhållandet att bestämmelsen har sin plats i ett kapitel med beteckningen "ordning och säkerhet vid järnvägstrafik", men lagrådet vill dock anmärka att lagtextens lydelse inte kan anses helt entydig i detta hänseende. Om undersökningsrätten beträffande inskrivet resgods anses även vid internationell trafik böra begränsas

så att den överensstämmer med den innebörd som 6 kap. 5 § järnvägstrafiklagen sålunda får anses ha, bör dock bestämmelsen i tredje meningen av förevarande paragraf utformas så att den bättre anknyter till den i artikel 22 beskrivna undantagssituationen. Lagrådet förordar att meningen under angiven förutsättning utformas förslagsvis enligt följande: "Undersökning av inskrivet resgods enligt artikel 22 i bihang A får inte ske i vidare utsträckning än som följer av 6 kap. 5 § järnvägstrafiklagen."

Vill man emellertid, som lagrådet finner naturligast, helt anknyta undersökningsrätten beträffande inskrivet resgods till bestämmelsen i artikel 17 av CIV och därför låta den aktuella meningen i förevarande paragraf utgå, erfordras i stället en sådan ändring av 6 kap. 5 § järnvägstrafiklagen att innehållet i denna inte kommer i strid med huvudregeln i artikel 22. Detta synes enklast kunna ske genom att till paragrafen fogas ett fjärde stycke av förslagsvis följande lydelse: "För befordran av inskrivet resgods i sådan trafik med utlandet som avses i bihang A till fördraget den 9 maj 1980 om internationell järnvägstrafik gäller i stället vad som sägs där." Lagrådet förordar en sådan lösning.

4 §

Lagrådet:

Första stycket i denna paragraf innehåller vissa bestämmelser om verkställighet av utländsk dom, som grundas på fördraget.

I andra stycket första meningen anges att en förlikning i tvist angående befordran som omfattas av fördraget i verkställighetshänseende likställs med dom, om förlikningen "har träffats inför en domstol" som är behörig enligt fördraget. Av specialmotiveringen framgår, att den bakomliggande franska fördragstextens innebörd på denna punkt inte är helt klar. Det förutsätts emellertid i remissprotokollet att det citerade uttrycket tar sikte inte bara på fall då en utländsk domstol har medverkat på motsvarande sätt som en svensk domstol gör vid tillämpningen av våra bestämmelser om stadfästade av förlikning (17 kap. 6 § och 42 kap. 18 § rättegångsbalken) utan även på vissa andra situationer då ett rättegångsförfarande har avslutats på grund av en träffad förlikning. En precisering av vilka situationer som därvid åsyftas förutsätter mer ingående kunskaper om övriga fördragsslutande staters process- och exekutionsrättsliga regleringar än som finns tillgängliga eller rimligen bör införskaffas i detta ärende. För att gränsdragningsproblemen inte skall bli alltför besvärande i den praktiska tillämpningen synes emellertid enligt lagrådets mening lämpligen kunna uppställas det allmänna kravet på domstolens medverkan vid förlikningen, att den skall ha fått till följd att förlikningens innehåll – och därmed exekutionstitelns omfattning – skall kunna fullständigt bestyrkas av den aktuella domstolen.

5 §

Lagrådet:

Den i andra stycket 2. nämnda förklaringen skall enligt lagtexten beträffande domstols dom innehålla bl.a. uttalande att den får verkställas i den andra staten. Ett sådant uttalande erfordras rimligen även om exekutionstiteln består av en förlikning eller en skiljedom. Lagtexten synes böra omredigeras så att detta förhållande framkommer. Det må vidare tilläggas att uttrycket "exekutionstiteln har meddelats" passar mindre väl på den situationen att exekutionstiteln utgörs av en förlikning. Det föreslås därför att "meddelats" utbytes mot förslagsvis "upprättats".

6 §

Lagrådet:

Eftersom även annan exekutionstitel än dom kan förekomma, bör lämpligen andra stycket omformuleras så att det täcker samtliga aktuella fall. Detta kan ske exempelvis genom att stycket ges följande lydelse: "Om ansökningen bifalls får verkställighet äga rum som för en svensk domstols — — — beslut."

Av remissprotokollet framgår att tredje stycket inte bara avser själva verkställighetsförfarandet utan också skall klargöra att det aktuella utländska avgörandet utgör hinder mot ny rättegång om samma sak. För att denna avsedda innebörd skall komma till bättre uttryck kan stycket lämpligen ges följande utformning: "Den sak som avgjorts genom dom som avses i 4 § första stycket 1 eller genom sådan förlikning eller skiljedom, som avses i 4 § andra stycket, får inte prövas på nytt."

10 §

Lagrådet:

Lagrådet föreslår, i syfte att paragrafen skall bli mera lättläst, att den formuleras på följande sätt: "Kan parterna i fall som avses i bihang A artikel 48 § 2 eller i bihang B artikel 52 § 2 inte enas om viss sakkunnig, skall tingsrätten i den ort där godset eller resgodset finns efter ansökan förordna sakkunnig."

Övergångsbestämmelserna

Lagrådet:

Lagen (1974: 744) om verkställighet av utländsk dom som meddelats enligt vissa internationella järnvägsfördrag m.m., vilken lag avses bli upphävd genom den nu föreslagna lagen om internationell järnvägstrafik, är försedd med en övergångsbestämmelse av innehåll att den tidigare lagen — lagen (1963: 138) i anledning av Sveriges anslutning till de internationella fördragen angående godsbefordran å järnväg samt angående befordran å järnväg av resande och resgods — alltjämt skall gälla i fråga om dom eller fordran som grundas på de i den lagen avsedda fördragen. Denna över-

gångsbestämmelse synes även i fortsättningen böra tillämpas på en i bestämmelsen avsedd dom eller fordran, i den mån en sådan fortfarande kan bli aktuell. I sådant syfte föreslår lagrådet att övergångsbestämmelserna till lagen om internationell järnvägstrafik kompletteras på det sättet att i andra stycket omedelbart efter "de upphävda författningarna" inskjuts "eller i övergångsföreskrifterna till den upphävda lagen".

Lagen om ändring i järnvägstrafiklagen

1 kap. 5 §

Lagrådet:

Här må erinras om att lagrådet vid behandlingen av 2 § lagen om internationell järnvägstrafik föreslagit viss ändring i förevarande paragraf.

2 kap. 8 §

Lagrådet:

För att den avsedda innebörden av paragrafens första stycke skall komma till bättre uttryck i lagtexten föreslår lagrådet att första meningen i stycket jämkas sålunda: "Om järnvägen — — — 2 § första stycket och den resande varken var svensk medborgare eller hade hemvist i Sverige — — — särskilda dragningsrätter."

2 kap. 9 §

Lagrådet:

I anslutning till lagrådets förslag till jämkning av utformningen av 2 kap. 8 § förordas att första meningen i nu förevarande paragraf ges följande lydelse: "På en — — — om den resande var svensk medborgare eller hade hemvist i Sverige."

6 kap. 5 §

Lagrådet:

Här erinras om att lagrådet vid behandlingen av 2 § lagen om internationell järnvägstrafik föreslagit viss ändring av förevarande paragraf.

Övriga lagförslag

Lagrådet:

Förslagen lämnas utan erinran.

JUSTITIEDEPARTEMENTET

Utdrag
PROTOKOLL
vid regeringssammanträde
1984-10-18

Närvarande: statsministern Palme, ordförande, och statsråden I. Carlsson, Feldt, Sigurdson, Gustafsson, Leijon, Hjelm-Wallén, Peterson, Andersson, Boström, Bodström, Göransson, Gradin, Dahl, R. Carlsson, Holmberg, Wickbom

Föredragande: statsrådet Wickbom

Proposition med förslag till lag om internationell järnvägstrafik, m. m.

1 Anmälan av lagrådsyttrande

Föredraganden anmäler lagrådets yttrande¹ över förslag till

1. lag om internationell järnvägstrafik,
2. lag om ändring i järnvägstrafiklagen (1984: 000),
3. lag om ändring i lagen (1974: 610) om inrikes vägtransport,
4. lag om ändring i lagen (1976: 661) om immunitet och privilegier i vissa fall.

Föredraganden redogör för lagrådets yttrande och anför.

Lagrådet har i allt väsentligt godtagit lagförslagen. I sitt yttrande har lagrådet dock på ett antal punkter föreslagit ändringar i och justeringar av den remitterade lagtexten. Lagrådets förslag gäller till stor del tekniska detaljer eller den redaktionella utformningen. På några punkter har emellertid lagrådets förslag materiell betydelse. Lagrådet har vidare föreslagit ändringar i vissa bestämmelser i järnvägstrafiklagen utöver vad som omfattas av det remitterade förslaget. På de flesta punkter kan jag biträda lagrådets förslag till ändringar i lagtexten.

Lagrådet har också uttalat sig om tolkningen av vissa bestämmelser i de remitterade förslagen. Jag återkommer till dessa uttalanden i det följande. Redan nu vill jag dock säga, att jag i allt väsentligt kan ansluta mig till vad lagrådet har anförut i dessa hänseenden.

Jag går nu över till att behandla de olika frågor som tas upp i lagrådets yttrande.

¹ Beslut om lagrådsremiss fattat vid regeringssammanträde den 17 maj 1984.

Förslaget till lag om internationell järnvägstrafiklag

Lagstiftningsmetoden

Enligt det remitterade förslaget till lag om internationell järnvägstrafik skall bihangen till fördraget om internationell järnvägstrafik (COTIF) med vissa undantag införlivas med svensk rätt genom inkorporation. De kommer därigenom att gälla som svensk rätt i deras franska lydelse. Med hänsyn till de skäl som anförs i remissprotokollet för att inkorporationsmetoden skall få användas anser lagrådets majoritet att denna metod bör godtas. Som en förutsättning för att inkorporationsmetoden skall få användas gäller dock enligt lagrådet att en omsorgsfullt utförd svensk översättning av fördraget åtföljer författningstexten som hjälpmedel när den kun görs.

En ledamot av lagrådet har emellertid avstyrkt att fördraget skall införlivas med svensk rätt genom inkorporation i sin franska lydelse. Han har anfört att principiella skäl talar för att lagtexten utformas på svenska. Enligt hans uppfattning bör detta ske genom att en korrekt översättning till svenska görs till svensk lagtext.

I remissprotokollet (avsnitt 7.2) har jag ingående diskuterat valet av metod för att införliva fördraget med svensk rätt. Jag har därvid anfört att, i de fall där en svensk autentisk text av en internationell överenskommelse saknas, huvudregeln bör vara att överenskommelsen införlivas med svensk rätt genom transformation, dvs. genom att överenskommelsen omarbetas till svensk författningstext. Detta innebär att man skall använda den teknik i fråga om systematik och språkbruk som normalt används vid rent intern lagstiftning. Jag har också nämnt att det finns ett alternativt förfarande som innebär att överenskommelsen i en mer eller mindre ordagrann översättning till svenska görs till svensk lag.

Beträffande den först nämnda metoden vill jag framhålla att en transformation av en konventionstext alltid är mycket tidskrävande. I detta fall är de bestämmelser som det gäller - bihang A och bihang B - mycket omfattande. De båda bihangen innehåller dessutom bestämmelser av mycket olika slag. En del av bestämmelserna är av civilrättslig karaktär och måste därför transformeras i lag. En betydande del av bestämmelserna är emellertid av administrativ karaktär och ligger därför inom ramen för regeringens normgivningsmakt. Om transformationsmetoden används, bör dessa bestämmelser därför införlivas med svensk rätt genom förordning. För att kunna använda transformationsmetoden måste man enligt min mening göra en uppdelning av bestämmelserna i bihangen med hänsyn till deras statsrättsliga karaktär. Detta skulle kräva ett mycket omfattande arbete. Jag anser att det därför i praktiken är i det närmaste omöjligt att använda denna metod.

Den ledamot av lagrådet som har avstyrkt mitt förslag om inkorporation av den franska konventionstexten har emellertid ansett att inkorporation

bör ske av en översättning till svenska. Jag delar givetvis uppfattningen att en lagtext i princip bör vara avfattad på svenska. Jag anser emellertid att det i fråga om COTIF föreligger särskilda förhållanden, både när det gäller omfattningen av bestämmelserna och när det gäller den krets till vilken regleringen i första hand riktas.

Som jag framhöll i remissprotokollet har de problem som uppkommer när internationella överenskommelser skall införlivas med svensk rätt behandlats av utredningen om författningspublicering. I utredningens betänkande (SOU 1974: 100) diskuterades ingående valet av metod. Utredningen anför där, för det fall att en internationell överenskommelse saknar svensk autentisk text, att man i första hand bör pröva möjligheten att en svensk översättning av de autentiska texterna förklaras gälla som lag i Sverige.

Utredningen anser emellertid att denna huvudregel inte bör gälla utan undantag. Enligt utredningen bör frågan huruvida inkorporation bör användas i stället för någon form av transformation avgöras under hänsynstagande till vilken krets av rättssubjekt överenskommelsen vänder sig till och i vilken omfattning dessa kan antas ha möjligheter till och särskilda skäl för att i det praktiska livet utgå från och tillämpa de utländska texterna.

Det finns enligt utredningen åtskilliga överenskommelser på främmande språk som riktar sig till myndigheter eller enskilda för vilka det ter sig mera naturligt att vid tillämpningen använda det eller de språk på vilka överenskommelsen är avfattad än att utnyttja en svensk översättning. Om överenskommelsen enbart avser att reglera vad som skall gälla vid avtal mellan svenska rättssubjekt och rättssubjekt i andra konventionsstater, kan parterna enligt utredningen antas i första hand tolka överenskommelsen med utgångspunkt i originaltexten. En sådan överenskommelse kan också förutsättas bli föremål för en omfattande praxis i andra konventionsstater. Typiska exempel på överenskommelser av detta slag är enligt utredningen de internationella järnvägsfördragen CIM och CIV samt konventionen om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg (CMR). Utredningen anser att det inte behöver väcka några betänkligheter utan tvärtom kan innebära uppenbara fördelar att låta den utländska texten i dessa fall vara gällande författningstext i Sverige. Inkorporationsmetoden bör därför enligt utredningen rekommenderas i dessa fall, om inte lagstiftaren av rättstekniska eller systematiska skäl anser sig i stället böra inarbeta bestämmelserna i befintlig lagstiftning på området.

Inkorporation av en svensk översättning har hittills skett i mycket få fall. I tre fall har det rört sig om kortare överenskommelser, nämligen lagen (1912: 69) om vissa internationella rättsförhållanden rörande äktenskapets rättsverkningar, lagen (1936: 277) i anledning av Sveriges tillträde till 1924 års internationella konvention rörande konossement och lagen (1964: 528) om tillämplig lag beträffande internationella köp av lösa saker. De mest

framträdande exemplen på denna metod är 1932 års växel- och checklagar. Dessa grundas på två internationella överenskommelser från år 1930 resp. år 1931. I konventionerna åtog sig de fördragslutande staterna att envar inom sitt område införa den gemensamma lag som innefattades i en bilaga till konventionen. Staterna åtog sig att införliva den gemensamma lagen antingen i endera av originaltexterna eller på sitt eller sina egna språk. 1932 års svenska växel- och checklagar innehåller konventionsbestämmelserna i översättning jämte vissa kompletterande regler. Det framgår inte av lagtexten att den är grundad på en konvention. I fråga om växel- och checkkonventionerna låg det nära till hands att använda denna teknik med hänsyn till att de materiella bestämmelserna fanns intagna i en bilaga till konventionen. Inte i något fall har denna metod använts på en konvention av den omfattning som COTIF har.

Vad angår de svenska rättssubjektens möjligheter att ta del av COTIF: s innehåll vill jag först erinra om att den reglering som är viktigast för enskilda resenärer, nämligen järnvägens ansvarighet för skador som tillfogas resande och deras personliga tillhörigheter, redan har införlivats med svensk rätt genom transformation i 1976 års lag om järnvägs ansvarighet vid befordran av resande och att denna reglering utan ändring i sak har förts över till den föreslagna nya järnvägstrafiklagen. Denna reglering gäller också sådan trafik som omfattas av COTIF.

Vidare bör framhållas att bihang B till COTIF, som rör godsbefordran, utgör ungefär hälften av den konventionstext som införlivas med svensk rätt genom det remitterade lagförslaget. Godsbefordran med järnväg sker i stor utsträckning i kommersiella förhållanden. Avtalsparterna, dvs. järnvägen och fraktkunden, torde i dessa fall i regel inte ha någon svårighet att ta del av regleringen, även om inkorporation sker på det sätt som föreslås i remissprotokollet. Viss godsbefordran utförs dock åt enskilda och åt mindre företag. Vidare utförs givetvis befordran av inskrivet resgods åt enskilda resenärer. Jag vill emellertid framhålla att även de tidigare järnvägsfördragen av tradition har införlivats med svensk rätt i deras franska lydelse. Det har inte gjorts gällande att detta skulle ha medfört några olägenheter för allmänheten. Också 1956 års konvention om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg (CMR) har införlivats med svensk rätt i dess lydelse på originalspråken. Inte heller beträffande denna reglering har det hävdats att den valda lagstiftningsmetoden skulle ha medfört några som helst svårigheter för dem som berörs av lagstiftningen.

Jag anser vidare att man inte bör överdriva skillnaden mellan den metod som jag har förordat och den metod som innebär att en svensk översättning görs till svensk lag. Den översättning som fogas till lagen är utarbetad med stor omsorg.¹ Medborgarna kommer därför att ha tillgång till en tillförlitlig svensk text.

¹ Den svenska översättningen har efter lagrådsföredragningen justerats på en del punkter.

Jag vill tillägga att den föreslagna inkorporationsmetoden inte har föranlett någon kritik under remissbehandlingen från de olika intressenter som berörs av lagstiftningen. Hovrätten för Västra Sverige har sålunda uttalat att den valda lösningen är övertygande motiverad och ansluter sig därför till den. Försäkringsbranschens företrädare har tillstyrkt förslaget i denna del eller lämnat det utan erinran. Sveriges advokatsamfund delar uppfattningen att inkorporationsmetoden bör användas. Någon kritik mot den föreslagna metoden har inte heller framförts vare sig från SJ eller från de organisationer som företräder transportkunderna. Konsumentverket har inte framfört någon erinran på denna punkt.

Den ledamot som avstyrker att inkorporationsmetoden används har uttalat att svenska domare endast i undantagsfall torde ha de kunskaper i franska och om franskt rättsväsen som behövs för att kunna självständigt tolka den franska texten. Jag vill i detta avseende först framhålla att några kunskaper om franskt rättsväsen inte är nödvändiga. Konventionstexten är inte grundad på fransk rätt. COTIF är en internationell överenskommelse mellan ett stort antal stater. Konventionens innehåll måste anses som en kompromiss mellan olika rättssystem och rättsuppfattningar och skall därför inte tolkas på grundval av något enskilt lands rättsväsen. Svenska domare synes inte heller ha haft några större problem när det gäller att ta del av innehållet i den autentiska utländska texten i de få fall då de tidigare järnvägsfördragen eller 1956 års CMR-konvention har tillämpats.

Den översättning som föreligger har utarbetats med stor noggrannhet. Det är emellertid utomordentligt svårt att översätta en konventionstext av det slag som det här är fråga om. Det är ofta knappast möjligt att på alla punkter helt korrekt genom översättning till svenska överföra innehållet i en konventionstext så att översättningen ger ett riktigt resultat. Om en översättning upphöjs till lag, har domstolarna visserligen möjlighet att tolka översättningen mot bakgrund av den autentiska texten. Domstolarna har dock enligt min uppfattning större möjligheter att komma till ett från saklig synpunkt riktigt resultat, om översättningen enbart är ett hjälpmedel vid tolkningen av den utländska texten än om översättningen upphöjs till svensk lag.

Jag vill slutligen framhålla, att det skulle medföra avsevärda tekniska svårigheter att på detta sena stadium i lagstiftningsärendet gå över från en inkorporation av den franska texten till en inkorporation av en svensk översättning. Som jag nyss nämnde har järnvägsfördragen tidigare införlivats med svensk rätt i deras franska lydelse. Förslaget i departementspromemorian att använda inkorporationsmetoden har inte föranlett någon erinran under remissbehandlingen. Lagstiftningsarbetet har därför bedrivits med den utgångspunkten att den rena inkorporationsmetoden skulle användas. De tekniska svårigheter som en övergång till att inkorporera konventionen i svensk översättning skulle medföra kan leda till en fördröjning i lagstiftningsärendet.

COTIF träder i kraft den 1 maj 1985. Samtidigt upphör 1970 års CIM, 1970 års CIV och 1966 års tilläggskonvention att gälla. Det skulle givetvis innebära stora olägenheter för Sverige att stå utanför den konventionsreglering som utgör ramen för det internationella järnvägssamarbetet. För att detta inte skall inträffa måste Sverige ratificera konventionen senast den 31 mars 1985. Den fördröjning i lagstiftningsarbetet som en övergång från inkorporation av den franska konventionstexten till inkorporation av en översättning skulle medföra riskerar att leda till att Sverige inte kan tillträda konventionen före den nämnda dagen.

Sammanfattningsvis vill jag anföra

att de tidigare järnvägsfördragen har införlivats med svensk rätt i deras franska lydelse,

att detta inte synes ha medfört några olägenheter för dem som berörs av järnvägslagstiftningen,

att remissinstanserna inte har haft något att erinra mot förslaget i departementspromemorian att bihang A och bihang B till COTIF skall införlivas med svensk rätt i deras franska lydelse,

att lagstiftningsarbetet därför har bedrivits med den utgångspunkten att denna metod skall användas för att införliva dessa bihang med svensk rätt,

att lagrådets majoritet har godtagit att COTIF i dessa delar införlivas med svensk rätt i dess franska lydelse,

att det skulle medföra avsevärda tekniska svårigheter att på detta sena stadium i lagstiftningsärendet gå över till att inkorporera en översättning till svenska,

att dessa tekniska svårigheter skulle kunna leda till en sådan fördröjning av Sveriges tillträde till COTIF att Sverige den 1 maj 1985 skulle komma att stå utanför den konventionsreglering som utgör ramen för det internationella järnvägssamarbetet.

Av de nu angivna skälen anser jag det lämpligast att i detta fall låta fördragets bestämmelser på originalspråket gälla som svensk rätt under den förutsättningen att en noggrann översättning till svenska fogas vid den autentiska texten som hjälpmedel vid tillämpningen. Jag vidhåller därför mitt förslag att bihang A och bihang B till COTIF – med de undantag som anges i det remitterade lagförslaget – skall införlivas med svensk rätt i deras lydelse på franska.

2 §

Lagrådet har i anslutning till paragrafens andra mening anfört att en generell avvikelse från fördragets preskriptionsregler skulle strida mot fördraget. Jag delar lagrådets uppfattning. Det har inte varit avsikten att preskriptionsreglerna för inrikes järnvägstrafik skulle avvika från dem som gäller enligt COTIF. Jag ansluter mig därför till lagrådets förslag att ett nytt fall förs in i 1 kap. 5 § andra stycket förslaget till järnvägstrafiklag. Lagtexten bör utformas i enlighet med lagrådets förslag.

Lagrådet har också berört den förevarande paragrafens tredje mening i det remitterade förslaget. Som lagrådet har anfört var avsikten att denna bestämmelse, sammanställd med 6 kap. 5 § förslaget till järnvägstrafiklag, inte skulle medge en undersökning för att fastställa om resgodset innehåller något annat än "föremål som är avsedda för reseändamål". Jag delar emellertid lagrådets uppfattning att lagtextens utformning inte är helt entydig i detta hänseende.

I remissprotokollet anförs att undersökningsrätten enligt CIV är mera omfattande än enligt järnvägstrafiklagen. Vidare uttalas att det är lämpligast att det alltid gäller samma regler för järnvägens rätt att undersöka inskrivet resgods i Sverige, oavsett om den resande har internationell biljett eller inte. Som lagrådet har framhållit godtar emellertid Sverige genom anslutningen till COTIF regeln i artikel 17 om vilka föremål som får befordras som inskrivet resgods. Skilda regler kommer därför att gälla i denna del för internationell och inrikes trafik. Järnvägen torde bli skyldig att upplysa resenärer med internationell biljett om att den inte tar emot resgods till befordran som inskrivet resgods om det inte är avsett för reseändamål. Som lagrådet har påpekat är det mindre fördriktigt att järnvägen då inte skall kunna kontrollera om resenären har följt de internationella bestämmelserna.

Vidare bör beaktas att en resenär med internationell biljett som skall åka utomlands kan ha intresse av att redan vid resans början i Sverige få upplysning om vad han har rätt att överlämna till befordran som inskrivet resgods. Han kan därigenom undvika att resgodset därefter blir stoppat utomlands av en järnväg som har en undersökningsrätt som inte har inskränkts enligt artikel 22.

Mot bakgrund av vad jag nu har anfört delar jag lagrådets uppfattning att det såvitt gäller internationell trafik är naturligt att helt knyta undersökningsrätten beträffande inskrivet resgods till artikel 17 i CIV. Jag biträder också det förslag till lagteknisk lösning som lagrådet har lagt fram. Tredje meningen i den förevarande paragrafen i förslaget till lag om internationell järnvägstrafik bör därför utgå och ett nytt fjärde stycke fogas till 6 kap. 5 § förslaget till järnvägstrafiklag.

Utöver de ändringar som jag nu har berört har vissa redaktionella jämkningar gjorts i paragrafen.

3 §

Bilaga I (RID) till bihang B införlivas inte genom lagen med svensk rätt. Paragrafen har formulerats om för att detta skall framgå tydligare.

I paragrafen har också gjorts en redaktionell jämkning.

4 §

Lagrådet har berört innebörden av uttrycket "förlikning som har träffats inför en domstol" i andra stycket första meningen. Beträffande förlikning-

är som inte är fastställda av domstol har lagrådet ansett det allmänna kravet böra gälla att förlikningen skall kunna fullständigt bestyrkas av domstolen för att den skall kunna verkställas i Sverige.

Det uttryck i konventionstexten som ligger till grund för bestämmelsen är inte helt klart. Inte heller uttrycket "förlikning som har träffats inför en domstol" är helt entydigt. Jag anser emellertid liksom lagrådet att det alltid måste krävas att förlikningens innehåll har dokumenterats av domstolen, t. ex. genom att det har tagits in i domstolens protokoll.

5 §

Jag biträder lagrådets förslag till justeringar i paragrafens andra stycke. Orden "och får verkställas i den nämnda staten" bör därför flyttas upp efter orden "omfattas av fördraget". Vidare bör ordet "meddelats" bytas ut mot "upprättats".

I paragrafens tredje stycke har den redaktionella jämkningen gjorts, att orden "domen har meddelats" har bytts ut mot "exekutionstiteln har upprättats" i syfte att nå överensstämmelse med andra stycket.

6 §

Jag biträder lagrådets förslag till justering av andra stycket.

Lagrådets förslag till omformulering av tredje stycket innebär enligt min uppfattning ett förtydligande. Lagtexten bör därför avfattas på det sätt som lagrådet har föreslagit.

7 §

En redaktionell ändring har gjorts i den förevarande paragrafen för att det tydligare skall framgå vilken verkan som uppkommer vid ett preskriptionsavbrott på grund av skiljeförfarande.

10 §

Jag biträder lagrådets förslag till avfattning av denna paragraf.

Övergångsbestämmelserna

Jag biträder lagrådets förslag till tillägg i övergångsbestämmelserna.

Förslaget till lag om ändring i järnvägstrafiklagen

1 kap. 5 §

Som jag har anfört i anslutning till 2 § förslaget till lag om internationell järnvägstrafik biträder jag lagrådets förslag till ändring av den förevarande paragrafen.

2 kap. 8 och 9 §§

Lagrådets förslag till jämkning i de förevarande paragraferna innebär en

viss ändring i materiellt hänseende. I de fall en resande på grund av sitt medborgarskap eller hemvist skulle ha fått sin ersättning bestämd enligt de förmånligare svenska bestämmelserna beträffande begränsningsbelopp för handresgods o.d. och beträffande ränta, innebär jämkningen att dessa bestämmelser också skall tillämpas på efterlevande till en sådan resande, även om de efterlevande varken är svenska medborgare eller har hemvist i Sverige. Detta torde stå i överensstämmelse med artikel 3 i bilag A. Jag biträder därför lagrådets förslag.

Jag vill tillägga att det är den resandes medborgarskap eller hemvist vid tidpunkten för den skadevällande händelsen som är avgörande. För att detta skall framgå tydligare har tempus ändrats i båda paragraferna i enlighet med lagrådets förslag.

6 kap. 5 §

Som jag har anfört i anslutning till 2 § förslaget till lag om internationell järnvägstrafik biträder jag lagrådets förslag till ändring i den förevarande paragrafen.

Övriga lagförslag

Lagrådet har lämnat övriga lagförslag utan erinran.

Beträffande bilagan till lagen (1976:661) om immunitet och privilegier bör nämnas att en ny punkt, nr 32, har införts (lag 1984:432). Den punkt i bilagan som behandlar OTIF får därför nr 33.

2 Trafiknykterhetsbrott

I 6 kap. 2 § förslaget till järnvägstrafiklag finns bestämmelser om straff för den som i onyktert tillstånd har fört spårfordon på järnväg eller tunnelbana. Denna paragraf har utformats efter mönster av 4 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott (trafikbrottslagen) i dess nu gällande lydelse. De föreslagna bestämmelserna innebär följande.

Den som har fört ett maskindrivet spårfordon på järnväg eller tunnelbana och därvid har varit så påverkad av alkoholhaltiga drycker eller annat berusningsmedel att det måste antas att han inte kunde föra fordonet på betryggande sätt, skall dömas till fängelse i högst ett år eller, om omständigheterna är mildrande, till böter (2 § första stycket). Om alkoholkoncentrationen i hans blod under eller efter färden uppgick till minst 1,5 promille, skall föraren anses ha varit så påverkad under färden som nu har sagts (2 § andra stycket). Har alkoholkoncentrationen under eller efter färden uppgått till 0,5 men inte till 1,5 promille, skall föraren dömas till böter eller fängelse i högst sex månader (2 § tredje stycket). Den som vid järnväg eller tunnelbana har fullgjort tjänst i vilken ingår uppgifter av väsentlig betydelse

se för säkerheten (t. ex. tågklarare) skall dömas enligt paragrafens första stycke, om han därvid har varit så påverkad av berusningsmedel att det måste antas att han inte kunde utföra dessa uppgifter på ett betryggande sätt (2 § fjärde stycket).

Regeringen har den 4 oktober 1984 beslutat en proposition med förslag till ändringar i trafikbrottslagen (prop. 1984/85: 21). I propositionen föreslås en ändrad utformning av bestämmelserna om trafiknykterhetsbrott. Förslaget, som har granskats av lagrådet, innebär i huvudsak följande.

Trafiknykterhetsbrotten skall också i fortsättningen delas in i två svårhetsgrader. Den ena benämns rattfylleri och den andra grovt rattfylleri. Den i praxis använda brottsbeteckningen rattonykterhet avskaffas. Motsvarande gärning kommer i fortsättningen att bedömas som rattfylleri. Den nedre straffbarhetsgränsen sänks från nuvarande 0,5 till 0,4 promille. Straffskalan för rattfylleri föreslås bli böter eller fängelse i högst sex månader. Det nya brottet grovt rattfylleri tar sikte på fall där förarens alkoholhalt i blodet har uppgått till 1,5 promille eller mer och där brottet dessutom har medfört särskild fara för trafiksäkerheten. Grovt rattfylleri har enbart fängelse i straffskalan.

Ändringarna i trafikbrottslagen avses träda i kraft den 1 april 1985.

Enligt min mening bör i princip samma förutsättningar för straffbarhet gälla vid alla slags trafiknykterhetsbrott, oberoende av om gärningen begås i vägtrafik eller i spårbunden trafik. Jag anser det därför naturligt att bestämmelserna i järnvägstrafiklagen om trafiknykterhetsbrott anpassas till den föreslagna nya regleringen i trafikbrottslagen.

De skäl som har föranlett förslaget om sänkning av den nedre straffbarhetsgränsen i trafikbrottslagen till 0,4 promille äger samma giltighet för spårbunden trafik. Jag föreslår därför en motsvarande sänkning av straffbarhetsgränsen för förare av järnvägs- och tunnelbanetåg.

I 6 kap. 2 § förslaget till järnvägstrafiklag i dess lydelse enligt prop. 1983/84: 117 behandlas först det s.k. kliniska fallet, dvs. att ansvaret grundas på en bedömning av förarens berusningsgrad och lämplighet att föra fordonet (första stycket), medan promilleregeln behandlas i andra stycket. I förslaget till ändring i trafikbrottslagen har promilleregeln gjorts till huvudregel. De båda fallen behandlas därför i den motsatta ordningen. Jag föreslår att järnvägstrafiklagens reglering byggs upp på samma sätt. Vidare bör den särskilda bestämmelse i 6 kap. 2 § som behandlar motsvarigheten till rattonykterhet utgå (nuvarande tredje stycket). Dock bör någon ändring i förhållande till prop. 1983/84: 117 inte göras såvitt gäller andra personalkategorier än förare (nuvarande fjärde stycket). För dessa personalkategorier kommer det alltså inte att gälla någon promilleregeln.

I propositionen om ändring i trafikbrottslagen föreslås också, som jag redan har nämnt, att trafiknykterhetsbrotten delas in i två svårhetsgrader, rattfylleri och grovt rattfylleri. Som jag där har framhållit bör frågan huruvida ett trafiknykterhetsbrott skall anses grovt avgöras med beaktan-

de av samtliga omständigheter. I första hand tar bestämmelsen om grovt rattfylleri sikte på sådana rattfyllerifall som har medfört en avsevärd fara för trafiksäkerheten. Vidare har jag påpekat att det framför allt är två situationer som bör beaktas i sammanhanget, nämligen om föraren har kört vårdslöst eller om föraren har tagit på sig en särskilt ansvarsfull föraruppgift.

När det gäller frågan huruvida straffbestämmelserna i järnvägstrafiklag-
gen i detta hänseende bör anpassas till vad som föreslås för övriga trafik-
nykterhetsbrott vill jag anföra följande.

Med hänsyn till de speciella förhållanden som gäller för järnvägar och tunnelbanor går det knappast att beträffande denna spårbundna trafik åberopa de skäl som har anförts för gradindelningen i trafikbrottslagen. Järnvägar och tunnelbanor är i regel avskilda från annan trafik. Riskerna vid spårtrafik skiljer sig också oftast från dem som är förbundna med vägtrafik. Jag vill därför inte föreslå någon liknande uppdelning beträffande motsvarande brott enligt järnvägstrafiklagen. I stället bör straffskalan omfatta böter och fängelse upp till ett år, vilket motsvarar den straffskala som sammantaget kommer att gälla för båda graderna av brott enligt trafikbrottslagen.

Jag vill framhålla att de synpunkter som jag i propositionen om ändring i trafikbrottslagen har anlagt på straffmätningen bör kunna tjäna till ledning för rättstillämpningen också för trafiknykterhetsbrott i järnvägs- och tunnelbanetrafik. I fråga om en tågförare bör t. ex. beaktas den fara som han har utsatt passagerare och tredje man för genom att framföra tåget i berusat tillstånd.

Den ändrade uppbyggnaden av 6 kap. 2 § föranleder justeringar i det förslag till lag om ändring i körkortslagen som har lagts fram i prop. 1983/84: 117 såvitt gäller 16, 21 och 22 §§.

Anpassningen av 6 kap. 2 § förslaget till järnvägstrafiklag till den av lagrådet nyligen granskade och godtagna ändringen i trafikbrottslagen och följdändringarna i körkortslagen är av den arten att någon lagrådsgranskning nu inte behövs.

3 Ikraftträdandet av den lagstiftning som föreslås i prop. 1983/84: 117

Den nya järnvägstrafiklagen samt följdändringarna i annan lagstiftning skall enligt förslaget i prop. 1983/84: 117 träda i kraft den 1 januari 1985. COTIF kommer att träda i kraft först den 1 maj 1985. Lagen om internationell järnvägstrafik samt följdändringarna i järnvägstrafiklagen och annan lagstiftning måste träda i kraft samtidigt med COTIF. Mot bakgrund härav kan det vara lämpligt att överväga att låta också den lagstiftning som föreslås i prop. 1983/84: 117 träda i kraft den 1 maj 1985. Därigenom skulle

man vinna den fördelen att den nya lagstiftningen på järnvägstrafikens område träder i kraft samtidigt för inrikes och internationell trafik. Det bör överlämnas åt riksdagen att ta ställning i denna fråga.

Det bör i detta sammanhang anmärkas att 4 § 4 mom. trafikbrottslagen i så fall måste fortfara att gälla till den 1 maj 1985.

4 Hemställan

Med hänvisning till vad jag nu har anfört hemställer jag att regeringen föreslår riksdagen att

dels anta de av lagrådet granskade lagförslagen med vidtagna ändringar,

dels anta ett inom justitiedepartementet upprättat förslag till

5. lag om ändring i körkortslagen (1977:477),

dels godkänna fördraget den 9 maj 1980 om internationell järnvägstrafik (COTIF).

Förslaget under 5 har upprättats i samråd med chefen för kommunikationsdepartementet.

5 Beslut

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

Innehåll

Propositionen	1
Propositionens huvudsakliga innehåll	1
Propositionens lagförslag	3
1 Förslag till lag om internationell järnvägstrafik	3
Bilaga: Fördraget om internationell järnvägstrafik (COTIF)	5
Själva fördraget	6
Protokollet om privilegier och immunitet för Mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik	26
Bihang A Enhetliga rättsregler för avtal om internationell järnvägsbefordran av resande och resgods (CIV)	32
Bihang B Enhetliga rättsregler för avtal om internationell järnvägsbefordran av gods (CIM)	66
Bilaga I: Reglemente om internationell järnvägsbefordran av farligt gods (RID)	125
Bilaga II: Reglemente om internationell järnvägsbefordran av privatvagnar (RIP)	126
Bilaga III: Reglemente om internationell järnvägsbefordran av containrar (RiCo)	134
Bilaga IV: Reglemente om internationell järnvägsbefordran av expressgods (RIEx)	139
2 Förslag till lag om ändring i järnvägstrafiklagen (1984:000)	141
3 Förslag till lag om ändring i lagen (1974:610) om inrikes vägtransport	146
4 Förslag till lag om ändring i lagen (1976:661) om immunitet och privilegier i vissa fall	147
5 Förslag till lag om ändring i körkortslagen (1977:477)	148
Utdrag av protokoll vid regeringssammanträde den 17 maj 1984	150
1 Inledning	150
2 Gällande ordning	152
3 COTIF:s uppbyggnad och huvudsakliga innehåll	154
4 De viktigare bestämmelserna i COTIF	156
4.1 Själva fördraget	156
4.2 Protokollet om immunitet och privilegier för Mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik (OTIF)	160
4.3 De enhetliga rättsreglerna för avtal om internationell järnvägsbefordran av resande och resgods (CIV)	160
4.4 De enhetliga rättsreglerna för avtal om internationell järnvägsbefordran av gods (CIM)	176
4.5 Bilagorna till CIM	194
4.5.1 Bilaga I: Reglemente om internationell järnvägsbefordran av farligt gods (RID)	194
4.5.2 Bilaga II: Reglemente om internationell järnvägsbefordran av privatvagnar (RIP)	195
4.5.3 Bilaga III: Reglemente om internationell järnvägsbefordran av containrar (RiCo)	196
4.5.4 Bilaga IV: Reglemente om internationell järnvägsbefordran av expressgods (RIEx)	196

5	Departementspromemorians förslag	197
6	Sammanfattning av remissyttrandena	197
7	Föredraganden	198
7.1	Sveriges tillträde till COTIF	198
7.2	Metoden för att införliva COTIF med svensk rätt	203
7.3	Frågan om avvikelser från reglerna i CIM och CIV	208
7.4	Frågan om ändring i 16 § köplagen	211
7.5	Tilläggsbestämmelser till COTIF	214
7.6	Ändringar i andra författningar	216
7.7	Publicering av COTIF	217
8	Upprättade lagförslag	218
9	Specialmotivering	219
9.1	Förslaget till lag om internationell järnvägstrafik	219
1	§	219
2	§	220
3	§	224
4	§	225
5	§	227
6	§	229
7	§	229
8	§	230
9	§	230
10	§	231
9.2	Förslaget till lag om ändring i järnvägstrafiklagen	232
2 kap. 5	§	232
2 kap. 8	§	232
2 kap. 9	§	234
3 kap. 1	§	235
4 kap. 1	§	235
9.3	Förslaget till lag om ändring i lagen om inrikes vägtransport	236
9.4	Förslaget till lag om ändring i lagen om immunitet och privilegier i vissa fall	237
10	Hemställan	237
11	Beslut	237
Bilagor		
Bilaga 1	Fördrag om internationell järnvägstrafik (COTIF)	238
Bilaga 2	Sammanfattning av promemorian	239
Bilaga 3	Promemorians lagförslag	242
Bilaga 4	Sammanställning av remissyttrandena	247
Bilaga 5	De remitterade lagförslagen	262
Utdrag av lagrådets protokoll den 26 september 1984		268
Utdrag av protokoll vid regeringssammanträde den 18 oktober 1984		278

