

Tillträde till COTIF 1999

Delbetänkande av Järnvägstrafikutredningen

Stockholm 2014



STATENS OFFENTLIGA
UTREDNINGAR

SOU 2014:26

SOU och Ds kan köpas från Fritzes kundtjänst. För remissutsändningar av SOU och Ds svarar Fritzes Offentliga Publikationer på uppdrag av Regeringskansliets förvaltningsavdelning.

Beställningsadress:
Fritzes kundtjänst
106 47 Stockholm
Orderfax: 08-598 191 91
Ordertel: 08-598 191 90
E-post: order.fritzes@nj.se
Internet: www.fritzes.se

Svara på remiss – hur och varför. Statsrådsberedningen (SB PM 2003:2, reviderad 2009-05-02)
– En liten broschyr som underlättar arbetet för den som ska svara på remiss.
Broschyren är gratis och kan laddas ner eller beställas på
<http://www.regeringen.se/remiss>

Textbearbetning och layout har utförts av Regeringskansliet, FA/kommittéservice.

Omslag: Elanders Sverige AB.

Tryckt av Elanders Sverige AB.
Stockholm 2014

ISBN 978-91-38-24103-5
ISSN 0375-250X

Till statsrådet och chefen för Justitiedepartementet

Regeringen beslutade den 29 augusti 2013 att uppdra åt en särskild utredare att i en första del lämna ett underlag för bedömningen av frågan om ett svenskt tillträde till fördraget om internationell järnvägstrafik, COTIF 1999, och lämna förslag till ett ställningsstagande. Utredningen ska vidare föreslå sådana lagändringar som behövs för att konventionen ska kunna tillträdas eller som i övrigt bedöms lämpliga i samband med ett tillträde. Enligt direktiven ska utredningen redovisa sina överväganden i dessa frågor i ett delbetänkande.

Den 29 augusti 2013 förordnades justitierådet Svante O. Johansson som särskild utredare.

Den 10 september 2013 förordnades som experter i utredningen juristen Susanna Angantyr, konkurrensrådet Stig-Arne Ankner, rättssakkunnige Mikael Hjort, juristen Christine Holst, generalsekreteraren Kurt Hultgren, verksjuristen Anna Löwenhamn Lundberg, ämnessakkunniga Ann-Kristin Olsson, förbundsjuristen Tommy Pilarp, docenten Johan Schelin, chefsjuristen Robert Westerdahl och chefsjuristen Mikael Wågberg.

Hovrättsassessorn Mirja Högström har varit utredningens sekreterare från den 16 september 2013.

Utredningen har antagit namnet Järnvägstrafikutredningen.

Utredningen överlämnar nu delbetänkandet Tillträde till COTIF 1999 (SOU 2014:26).

Arbetet fortsätter med den avslutande delen om den civilrättsliga regleringen av inrikes transporter på järnväg.

Stockholm i maj 2014

Svante O. Johansson

/Mirja Högström

Innehåll

Förkortningar	11
Sammanfattning	15
Summary	21
1 Författningsförslag	27
1.1 Förslag till lag om ändring i lagen (1985:193) om internationell järnvägstrafik	27
1.2 Förslag till lag om ändring i järnvägslagen (2004:519)	32
1.3 Förslag till lag om ändring i lagen (1976:661) om immunitet och privilegier i vissa fall	34
1.4 Förslag till lag om ändring i lagen (1974:610) om inrikes vägtransport.....	36
1.5 Förslag till lag om ändring i järnvägstrafiklagen (1985:192)	37
1.6 Förslag till förordning om ändring i järnvägsförordningen (2004:526).....	38
1.7 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2006:311) om transport av farligt gods.....	40
2 Inledning	41
2.1 Uppdraget.....	41
2.2 Utredningens arbete	42

3	Bakgrund.....	43
3.1	COTIF 1980.....	43
3.2	Revisionen av COTIF 1980 – COTIF 1999.....	44
4	Nuvarande reglering.....	49
4.1	Lagen om internationell järnvägstrafik.....	49
4.2	Järnvägstrafiklagen.....	49
4.3	Järnvägslagen.....	50
4.4	Passagerarförordningen.....	51
5	COTIF 1999 – en beskrivning.....	53
5.1	Inledning.....	53
5.2	Ändringsprotokollet.....	53
5.3	Grundfördraget.....	53
5.3.1	Allmänna bestämmelser (avdelning I, artikel 1–7).....	54
5.3.2	Gemensamma bestämmelser om särskilda dragningsrätter, verkställande av domar och säkerhetsåtgärder m.m. (avdelning II, artikel 8–12).....	54
5.3.3	Uppbyggnad och verksamhet (avdelning III, artikel 13–24).....	55
5.3.4	OTIF:s finansiering (avdelning IV, artikel 25–27).....	56
5.3.5	Skiljedom (avdelning V, artikel 28–32).....	57
5.3.6	Ändring av fördraget (avdelning VI, artikel 33–35).....	57
5.3.7	Slutbestämmelser (avdelning VII, artikel 36–45).....	58
5.4	Protokollet om privilegier och immunitet för Mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik (OTIF).....	59
5.5	Enhetliga rättsregler för avtal om internationell transport av resande på järnväg (CIV).....	59
5.5.1	Tillämpningsområdet.....	60
5.5.2	Befordringsskyldigheten har tagits bort.....	61

5.5.3	Transportörens ansvar gentemot resenären enligt CIV	61
5.5.4	Den resandes ansvar	67
5.5.5	Hur och var anspråk ska framställas m.m.	68
5.6	Enhetliga rättsregler för avtal om internationell transport av gods på järnväg (CIM)	70
5.6.1	Allmänt om CIM	70
5.6.2	Tillämpningsområdet.....	72
5.6.3	Befordringsskyldigheten tas bort	73
5.6.4	Fraktsedeln är inte längre en del av transportavtalet	73
5.6.5	Transportörens ansvar för förlust av och skada på godset samt för skada till följd av dröjsmål med utlämnandet	74
5.6.6	Ersättningen vid förlust av eller skada på godset samt vid dröjsmål med utlämnandet.....	76
5.6.7	Flera transportörer	77
5.6.8	Framställande av anspråk	77
5.7	Reglementet om internationell järnvägstransport av farligt gods (RID)	78
5.7.1	Den tekniska bilagan	79
5.8	Enhetliga rättsregler för avtal om nyttjande av vagnar i internationell järnvägstrafik (CUV)	80
5.8.1	Allmänt.....	80
5.8.2	Tillämpningsområdet.....	80
5.8.3	Vagnmärkning.....	80
5.8.4	Ansvar vid förlust av eller skada på en vagn.....	81
5.8.5	Antagande om förlust av en vagn	81
5.8.6	Ansvar för skador som orsakats av en vagn	82
5.8.7	Övertagande av ansvar.....	82
5.8.8	Ansvar för anställda och andra personer	83
5.8.9	Andra grunder för anspråk.....	83
5.8.10	Behörig domstol och bestämmelser om preskription.....	83
5.9	Enhetliga rättsregler för avtal om nyttjande av infrastruktur i internationell järnvägstrafik (CUI)	84
5.9.1	Allmänt.....	84
5.9.2	Tillämpningsområdet m.m.	84

5.9.3	Avtalets innehåll, form och varaktighet	85
5.9.4	Transportörens och infrastrukturförvaltarens särskilda skyldigheter.....	85
5.9.5	Grunder för uppsägning av avtalet.....	86
5.9.6	Infrastrukturförvaltarens och transportörens ansvar för skador	86
5.9.7	Ansvarsfrihetsgrunder för infrastrukturförvaltaren	87
5.9.8	Ansvarsfrihetsgrunder för transportören	88
5.9.9	Samverkande skadeorsaker	88
5.9.10	Ersättningen vid dödsfall och personskada och begränsningar i ersättningen m.m.	88
5.9.11	Omräkning och ränta.....	89
5.9.12	Andra grunder för anspråk	89
5.9.13	Behörig domstol, rätt till återkrav och preskription	89
5.10	Enhetliga rättsregler för validering av tekniska standarder och antagande av enhetliga tekniska föreskrifter för järnvägsmateriel avsedd att nyttjas i internationell trafik (APTU)	90
5.11	Enhetliga rättsregler för tekniskt godkännande av järnvägsmateriel som används i internationell trafik (ATMF)	91
6	Tillträde till COTIF 1999	93
6.1	Tillträdesfrågan.....	93
6.2	Reservationer och andra avvikelser från COTIF	94
6.2.1	Inga reservationer mot vissa bihang.....	94
6.2.2	Anmälan av CIV- och CIM-linjer till sjöss.....	95
6.2.3	Inget undantag för egna medborgare eller personer med hemvist i Sverige.....	96
6.2.4	Sverige ska tillämpa bestämmelsen om skiljenämnd.....	96
7	Införlivande av COTIF 1999 i svensk rätt	97
7.1	Metoder för införlivande av internationella överenskommelser i svensk rätt	97

7.2	Lagen om internationell järnvägstrafik ska ändras.....	99
7.2.1	Bestämmelsen om SDR i grundfördraget införlivas genom transformering	100
7.2.2	Artiklarna 11, 12 och 32 i grundfördraget införlivas genom inkorporering	101
7.2.3	Ansvarsbegränsning vid dödsfall och personskador.....	104
7.3	Järnvägslagen ska ändras	106
7.3.1	Det införs en reglering enligt vilken regeringen får meddela föreskrifter vad avser tekniska standarder och föreskrifter respektive tekniskt godkännande	107
7.4	Förordningen om transport av farligt gods ändras för att införliva RID 1999	107
7.5	Järnvägsförordningen ändras för att införliva APTU.....	108
7.6	Lagen om immunitet och privilegier i vissa fall ändras för att införliva protokollet om privilegier och immunitet för OTIF	109
7.7	Framtida ändringar av COTIF 1999.....	109
7.7.1	Nuvarande ordning.....	109
7.7.2	De ändringar i CIV, CIM, CUV, CUI och ATMF som revisionsutskottet kommer att besluta om ska gälla automatiskt	110
8	Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser	113
8.1	Ikraftträdande	113
8.2	Övergångsbestämmelser	113
9	Ekonomiska och andra konsekvenser	115
9.1	Förslagen	115
9.2	Konsekvenser för företagen	116
9.2.1	Berörda företag	116
9.2.2	Konsekvenser av regressbestämmelsen i CUI.....	117
9.2.3	Konsekvenser i övrigt för företagen.....	121

9.3	Konsekvenser för myndigheter	122
9.3.1	Trafikverket	122
9.3.2	Transportstyrelsen	123

10 Författningskommentar 125

10.1	Förslaget till lag om ändring i lagen (1985:193) om internationell järnvägstrafik.....	125
10.2	Förslaget till lag om ändring i järnvägslagen (2004:519)	133
10.3	Förslaget till lag om ändring i lagen (1976:661) om immunitet och privilegier i vissa fall	136
10.4	Förslaget till lag om ändring i lagen (1974:610) om inrikes vägtransport.....	137
10.5	Förslaget till lag om ändring i järnvägstrafiklagen (1985:192)	138

Bilagor

Bilaga 1	Kommittédirektiv 2013:79	139
----------	--------------------------------	-----

Bilaga 2

COTIF Ändringsprotokollet	151
COTIF Grundfördraget	161
Immunitetsprotokollet.....	215
CIV	227
CIM	279
RID.....	333
CUV	337
CUI	345
APTU	365
ATMF.....	385

Förkortningar

APTU	Enhetliga rättsregler för validering av tekniska standarder och antagande av enhetliga tekniska föreskrifter för järnvägsmateriel avsedd att nyttjas i internationell trafik (bihang F till COTIF)
ATMF	Enhetliga rättsregler för tekniskt godkännande av järnvägsmateriel som används i internationell trafik (bihang G till COTIF)
CIM	Enhetliga rättsregler för avtal om internationell transport av gods på järnväg (bihang B till COTIF)
CIV	Enhetliga rättsregler för avtal om internationell transport av resande på järnväg (bihang A till COTIF)
CMR	Konvention om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg
COTIF 1980	Fördraget om internationell järnvägstrafik av den 9 maj 1980
COTIF 1999	Fördraget om internationell järnvägstrafik av den 9 maj 1980 i dess lydelse enligt ändringsprotokollet av den 3 juni 1999
CUI	Enhetliga rättsregler för avtal om nyttjande av infrastruktur i internationell järnvägstrafik (bihang E till COTIF)

CUV	Enhetliga rättsregler för avtal om nyttjande av vagnar i internationell järnvägstrafik (bihang D till COTIF)
dir.	Kommittédirektiv
Ds	Departementsserien
ECM	Entity in Charge of Maintenance
ERA	European Railway Agency
ERADIS	European Railway Agency Database of Interoperability and Safety
EU	Europeiska unionen
FN	Förenta Nationerna
GCU	General Contract of Use
Immunitetsprotokollet	Protokoll om privilegier och immunitet för Mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik (OTIF)
Montrealkonventionen	Konventionen den 28 maj 1999 om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter
OTIF	Mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik
Passagerarförordningen	Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007 av den 23 oktober 2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer
Prop.	Regeringens proposition
RF	Regeringsformen
RIC	Regulation for the Reciprocal use of Carriages and vans
RID	Reglemente om internationell järnvägstransport av farligt gods (bihang C till COTIF)
RIP	Regulations concerning the International Haulage of Private Owners' Wagons by Rail
RIV	Regulation for the Reciprocal use of Wagons

SDR	Särskilda dragningsrätter
SOU	Statens offentliga utredningar
TSD	Teknisk Specifikation för Driftskompatibilitet
UIC	Internationella järnvägsunionen
UTP	Uniform Technical Prescriptions
Ändringsprotokollet	Protokoll av den 3 juni 1999 om ändring av fördraget om internationell järnvägstrafik (COTIF) av den 9 maj 1980

Sammanfattning

Utredningens förslag

Utredningen tar i betänkandet fram underlag för bedömningen om Sverige bör tillträda protokollet av den 3 juni 1999 om ändring av fördraget om internationell järnvägstrafik (COTIF 1999) av den 9 maj 1980. Utredningen lämnar i betänkandet också förslag till de författningsändringar som behövs för ett sådant tillträde.

Utredningen föreslår ändringar och tillägg i lagen om internationell järnvägstrafik och järnvägslagen. Utredningen föreslår också tillägg i bl.a. järnvägsförordningen.

Tillträde till COTIF 1999

Sverige bör tillträda COTIF 1999

Sverige har sedan länge deltagit i det internationella samarbetet på järnvägsområdet och tillträtt COTIF 1980. Ändringsprotokollet har skrivits under av Sverige. Det reviderade fördraget är i huvudsak tillfredsställande från svensk synpunkt. På järnvägsområdet styrs mycket av det Sverige gör av det fördjupade samarbetet inom EU. EU har själv blivit medlem av OTIF och tillträtt protokollet den 1 juli 2011. Delar av COTIF 1999 tillämpas redan i Sverige genom att passagerarförordningen¹ tillämpas, och den införlivar stora delar av CIV (bihang A till COTIF 1999). De facto tillämpar Sverige också sedan den 12 januari 2007 RID i dess lydelse enligt COTIF 1999. Detta följer av Sveriges skyldighet enligt rådets direktiv om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om

¹ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007 av den 23 oktober 2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer.

transport av farligt gods på järnväg.² Sverige kan emellertid inte delta i fackutskottet RID fullt ut förrän Sverige tillträder COTIF 1999.

Mot den här angivna bakgrunden gör utredningen bedömningen att det finns mycket starka skäl för att Sverige ska tillträda protokollet av den 3 juni 1999 om ändring av fördraget om internationell järnvägstrafik (COTIF) av den 9 maj 1980. Utredningens förslag är att Sverige ska tillträda protokollet.

Tillträdet bör ske utan reservationer

Utredningen bedömer att det saknas skäl för Sverige att göra reservationer till COTIF 1999 och att ett tillträde alltså bör ske reservationslöst. Vidare anser utredningen att Sverige inte bör göra undantag för egna medborgare och utlänningar med hemvist i Sverige från tillämpningen av reglerna om transportörens ansvar i fall då resande dödas eller skadas (artikel 2 CIV). Sverige bör inte heller utnyttja den motsvarande undantagsmöjligheten i CUI (artikel 2).

CIV- och CIM-linjer

En medlemsstat har enligt artikel 24.1 i grundfördraget möjlighet att anmäla vissa linjer till sjöss till OTIF:s generalsekreterare. Linjerna förs sedan in i en CIV- eller CIM-lista. Effekten av att en linje förs in i en lista är att CIV respektive CIM blir tillämpliga också på en till järnvägstransporten anslutande sjötransport. Det förutsätter dock att transporten som helhet har en internationell karaktär och omfattas av ett enda avtal (artikel 1.3 CIV och artikel 1.4 CIM). Det kan röra sig om dels tågfarjelinjer där hela järnvägsvagnar med passagerare eller gods transporteras, dels tågfarjelinjer som endast tar passagerare eller gods.

Sverige har redan i dag anmält ett antal CIV- respektive CIM-linjer under COTIF 1980. Enligt utredningens uppfattning finns det inget som talar för att dessa linjer inte ska vara anmälda under COTIF 1999. I samband med tillträdet bör Sverige därför anmäla

² Rådets direktiv nr 96/49/EG av den 23 juli 1996 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om transport av farligt gods på järnväg; numera upphävd genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/68/EG av den 24 september 2008 om transport av farligt gods på väg, järnväg och inre vattenvägar.

vissa linjer till sjöss som CIV- och CIM-linjer enligt artikel 24.1 i grundfördraget. Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer ska meddela OTIF vilka linjer som ska införas respektive avföras från respektive lista.

Införlivande av COTIF 1999 i svensk rätt

Inkorporering i lagen om internationell järnvägstrafik

Vid ett införlivande av en internationell konvention kan Sverige välja mellan att inkorporera eller transformera den. Utredningen anser att övervägande skäl talar för en inkorporering. Utredningen föreslår därför att ett införlivande av COTIF 1999 i svensk rätt i huvudsak sker genom inkorporering.

Lagen (1985:193) om internationell järnvägstrafik ändras så att den inkorporerar COTIF 1999 med bihangen CIV, CIM, CUV och CUI (A, B, D och E). Detsamma gäller bestämmelserna om ställande av säkerhet, verkställande av domar, kvarstad och utmätning, preskription och verkställighet i artiklarna 11, 12 och 32 i grundfördraget. Samtliga dessa bestämmelser är föreskrifter som riktar sig till enskilda och myndigheter. De måste därför införlivas i svensk rätt. Tidigare var dessas motsvarigheter transformerade i svensk lagstiftning (nuvarande 4 § lagen om internationell järnvägstrafik). Unionsrätten (Bryssel I-förordningen³) ska dock tillämpas på dessa bestämmelser. Utredningen gör därför den bedömningen att de processrättsliga bestämmelserna i COTIF 1999 inte längre bör transformeras. Enligt utredningens uppfattning bör alltså ett införlivande av dessa bestämmelser ske genom inkorporering.

Hela fördragstexten i de franska och engelska versionerna ska finnas som en bilaga till lagen om internationell järnvägstrafik. Liksom tidigare ska en svensk översättning publiceras tillsammans med den engelska och den franska versionen av fördragstexten. Vid konflikter ska den franska versionen ha företräde.

³ Rådets förordning (EG) nr 44/2001 av den 22 december 2000 om domstols behörighet och om erkännande och verkställighet av domar på privaträttens område. Detsamma kommer att gälla i den omarbetade versionen Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1215/2012 av den 12 december 2012 om domstols behörighet och om erkännande och verkställighet av domar på privaträttens område.

Inkorporering i järnvägslagen och i förordningar

Bihanget ATMF (G) inkorporeras genom en ändring i järnvägslagen (2004:519), medan bihanget APTU (F) inkorporeras genom en ändring i järnvägsförordningen (2004:526). I samband härmed införs i järnvägslagen en möjlighet för regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om sådana tekniska standarder och föreskrifter samt sådant tekniskt godkännande av järnvägsmateriel som avses i APTU och ATMF.

Bihanget RID (C) ska inkorporeras genom att förordningen (2006:311) om transport av farligt gods ändras så att definitionen hänvisar till RID i COTIF 1999.

Övriga ändringar

I artikel 30.2 CIV respektive i artikel 14.2 CUI sägs att ersättningen för förlorat underhåll och inkomstförlust samt ökning av levnadsomkostnaderna i samband med personskada ska bestämmas enligt nationell rätt. Ersättningen får dock inte understiga 175 000 SDR.

I svensk rätt i dag gäller att ersättningen för dessa skador är obegränsad. Utredningen anser dock att det finns skäl för en beloppsbegränsning. Det införs därför en ny bestämmelse i lagen om internationell järnvägstrafik. Begränsningsbeloppet avseende ersättning för förlust av underhåll i samband med dödsfall samt inkomstförlust i samband med personskada ska vid tillämpningen av artikel 30.2 CIV och artikel 14.2 CUI i svensk lag bestämmas till 400 000 SDR per person. Det är en anpassning till vad som kommer att gälla på det sjörättsliga området.

En bestämmelse i grundfördraget ska vidare införlivas genom transformering. Det handlar om bestämmelsen om särskilda dragningsrätter (SDR). Redan i dag tillämpas bestämmelser om särskilda dragningsrätter genom att passagerarförordningen, som i sin tur införlivat denna bestämmelse i CIV, tillämpas. Det finns enbart av den anledningen skäl att i svensk lag förtydliga vad som avses med särskilda dragningsrätter.

Övriga bestämmelser i grundfördraget riktar sig mot staten eller reglerar OTIF som organisation. Det saknas därför skäl att införliva dem med svensk rätt.

Framtida ändringar av COTIF 1999

Internationella överenskommelser antas och ändras i allmänhet vid en diplomatkonferens. För att en sådan överenskommelse eller ändring ska bli bindande för en enskild stat krävs normalt någon form av viljeförklaring (ratifikation eller motsvarande) från den statens regering. I Sverige måste därutöver riksdagen godkänna överenskommelsen eller ändringen om den förutsätter att svensk lag ändras eller upphävs eller att ny lag stiftas (10 kap. 3 § regeringsformen).

Vissa internationella överenskommelser, däribland COTIF 1999, innehåller föreskrifter om ett förenklat ändringsförfarande. Ändringar i COTIF 1999 kan antas genom majoritetsbeslut av de fördragsslutande staterna. För Sveriges del innebar tidigare det förenklade förfarandet att det var svårt att i tid överföra en beslutad ändring till svensk rätt, eftersom riksdagen först skulle ta ställning till om Sverige skulle anmäla invändning mot en beslutad ändring och därefter pröva frågan om införlivande av de ändringarna.

Mot denna bakgrund infördes, med stöd av nuvarande 10 kap. 9 § regeringsformen, 3 a § i lagen om internationell järnvägstrafik. Enligt bestämmelsen i regeringsformen får riksdagen i fråga om en internationell överenskommelse som har införlivats med svensk lag genom inkorporering föreskriva att framtida ändringar i överenskommelsen automatiskt ska gälla här i landet.

För att inte komplicera förfarandet för framtida ändringar föreslår utredningen att ändringar i CIV, CIM, CUV, CUI och ATMF (bihang A, B, D, E och G) som revisionsutskottet kommer att besluta om ska gälla automatiskt här i riket.

När det gäller APTU och RID föreslår utredningen att dessa bihang införlivas med svensk rätt genom förordning, varför det inte i något fall krävs riksdagens underställande och frågan om förtida inkorporering därmed inte blir aktuell.

Ikraftträdande

De föreslagna bestämmelserna förutsätter ett tillträde till COTIF 1999. Mot bakgrund av att det inte går att förutse exakt när Sverige kommer att tillträda konventionen föreslår utredningen att de nya bestämmelserna ska träda i kraft den dag regeringen bestämmer.

I fråga om en transport som har påbörjats före ikraftträdandet föreslår utredningen att äldre bestämmelser ska tillämpas. Utredningen bedömer att det inte krävs några övergångsbestämmelser i övrigt.

Summary

The Inquiry's proposals

In its report, the Inquiry presents background material for assessing whether Sweden should accede to the Protocol of 3 June 1999 for the Modification of the Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF 1999) of 9 May 1980. The Inquiry also presents proposals for the legislative amendments that such an accession requires.

The Inquiry proposes amendments and additions to the International Railway Transport Act (1985:193) and the Railways Act (2004:519). The Inquiry also proposes additions to the Railways Ordinance.

Accession to COTIF 1999

Sweden should accede to COTIF 1999

Sweden has long participated in international cooperation regarding railways and has acceded to COTIF 1980. The modification protocol has been signed by Sweden. On the whole, Sweden considers the revised Convention to be satisfactory. Much of what Sweden does in the area of railways is governed by the deeper cooperation in the EU. The EU itself has become a member of OTIF and acceded to the Protocol on 1 July 2011. Parts of COTIF 1999 are already part of Swedish legislation in that the Railway Passenger Regulation¹ is applied, and that regulation incorporates large parts of CIV (appendix A of COTIF 1999). In effect, since 12 January 2007 Sweden has also applied RID (appendix C) as worded in COTIF 1999. This follows from

¹ Regulation (EC) No 1371/2007 of the European Parliament and of the Council of 23 October 2007 on rail passengers' rights and obligations.

Sweden's obligations under the Council's Directive on the approximation of the laws of the Member States with regard to the transport of dangerous goods by rail.² However, Sweden cannot fully participate in the RID Committee of Experts until Sweden accedes to COTIF 1999.

In light of the above, the Inquiry considers that there are very compelling reasons for Sweden to accede to the Protocol of 3 June 1999 for the Modification of the Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF) of 9 May 1980. The Inquiry proposes that Sweden should accede to the Protocol.

Sweden should accede without reservations

The Inquiry considers that there are no reasons for Sweden to make reservations to COTIF 1999 and, accordingly, that Sweden should accede without reservations. Furthermore, the Inquiry considers that Sweden should not introduce exemptions for its own citizens or aliens habitually resident in Sweden from application of the regulations on the carrier's liability in case of death of, or personal injury to, passengers (Article 2 CIV). Nor should Sweden make use of the corresponding possibility of exemptions in CUI (Article 2).

CIV and CIM services

Under Article 24(1) of the Convention, a Member State has the option of reporting certain maritime services to the Secretary-General of OTIF. These services are then included in a CIV or CIM list. As a result of including a service on a list, the CIV or CIM also becomes applicable to a maritime service connected to a railway transport. However, this presupposes that the transport service as a whole is of an international nature and is the subject of a single contract (Article 1(3), CIV and Article 1(4) CIM). This may concern rail-ferry services in which entire railway vehicles with passengers or goods are transported, or rail-ferry services that only transport passengers or goods.

² Council Directive 96/49/EC of 23 July 1996 on the approximation of the laws of the Member States with regard to the transport of dangerous goods by rail; now repealed by Directive 2008/68/EC of the European Parliament and of the Council of 24 September 2008 on the inland transport of dangerous goods.

Sweden has already reported a number of CIV and CIM services under COTIF 1980. The Inquiry considers that there is nothing to indicate that these services should not be reported under COTIF 1999. Therefore, in connection with accession, Sweden should report certain maritime services as CIV and CIM services in accordance with Article 24(1) of the Convention. The Government or the authority designated by the Government shall inform OTIF which services are to be added and deleted from each list.

Transposition of COTIF 1999 into Swedish law

Incorporation into International Railway Transport Act

When transposing an international convention, Sweden can choose between incorporating or transforming it. The Inquiry considers that on balance, there are arguments in favour of incorporation. The Inquiry therefore proposes that the primary method of transposing COTIF 1999 into Swedish law should be incorporation.

The International Railway Transport Act (1985:193) will be amended so that it incorporates COTIF 1999 with the appendices CIV, CIM, CUV and CUI (A, B, D and E). The same applies to the provisions concerning lodging of security, execution of judgments, attachment, periods of limitation and enforcement in Articles 11, 12 and 32 of the Convention. All these provisions are regulations directed at individuals and public authorities. They must therefore be transposed into Swedish law. Previously, corresponding provisions had been transformed into Swedish legislation (the current Section 4 of the International Railway Transport Act). However, EU law (the Brussels I Regulation³) is to be applied with regard to these provisions. It is therefore the assessment of the Inquiry that the procedural law provisions of COTIF 1999 should no longer be transformed. The Inquiry considers that transposition of these provisions should be accomplished by means of incorporation.

The entire Convention text in the French and English versions is to be included as an annex to the International Railway

³ Council Regulation (EC) No 44/2001 of 22 December 2000 on jurisdiction and the recognition and enforcement of judgments in civil and commercial matters. The same will apply to the recast version of Regulation (EU) No 1215/2012 of the European Parliament and of the Council of 12 December 2012 on jurisdiction and the recognition and enforcement of judgments in civil and commercial matters.

Transport Act. As previously, a Swedish translation is to be published together with the English and French versions of the Convention text. In the event of conflicts, the French version shall prevail.

Incorporation into the Railways Act and ordinances

Appendix ATMF (G) will be incorporated by means of an amendment to the Railways Act (2004:519), while appendix APTU (F) will be incorporated by means of an amendment to the Railways Ordinance (2004:526). In connection with this, a possibility will be introduced in the Railways Act for the Government or the authority designated by the Government to announce regulations on such technical standards and prescriptions, and such technical admission of railway material, as are referred to in APTU and ATMF.

Appendix RID (C) will be incorporated by means of an amendment to the Ordinance on the transport of dangerous goods (2006:311) so that the definition refers to RID in COTIF 1999.

Other changes

Article 30(2) of CIV and Article 14(2) of CUI state that damages for lost maintenance and loss of income, and increases in living costs, in connection with personal injuries, are to be determined in accordance with national law. However, such damages may not be set below 175 000 Special Drawing Rights (SDR).

Damages for such injuries in Swedish law are currently unlimited. However, the Inquiry considers it reasonable to set a monetary limit. A new provision will therefore be introduced into the International Railway Transport Act. The monetary limit regarding damages for loss of maintenance in connection with a death, and loss of income in connection with a personal injury, will be set at SDR 400 000 per person when applying Article 30(2) of CIV and 14(2) of CUI in Swedish law. This is an adjustment to what will apply in the maritime area law.

Furthermore, one provision of the Convention will be transposed by means of transformation. This concerns the provision on Special Drawing Rights. Provisions on Special Drawing Rights are already applied in that the Railway Passenger Regulation, which in turn

transposed this provision in CIV, is applied. For this reason alone, there is cause to clarify in Swedish law what is meant by ‘Special Drawing Rights’.

Other provisions of the Convention are aimed at the State or regulate OTIF as an organisation. There is therefore no reason to transpose them into Swedish law.

Future amendments to COTIF 1999

In general, international agreements are adopted and amended at a diplomatic conference. For this kind of agreement or amendment to be binding on an individual State, some form of declaration of intent (ratification or the equivalent) by that State’s government is usually required. In addition, in Sweden, the Riksdag must approve the agreement or amendment if this requires the amendment or abrogation of Swedish law, or the enactment of a new law (Chapter 10, Article 3 of the Instrument of Government).

Some international agreements, including COTIF 1999, contain provisions on a simplified amendment procedure. The contracting States can adopt amendments to COTIF 1999 by means of majority decision. For Sweden, the simplified procedure previously meant that it was difficult to transfer an adopted amendment into Swedish law in time, as the Riksdag first had to decide whether Sweden would lodge an objection to the adopted amendment and thereafter consider the issue of transposing the amendments.

In light of this, Section 3a was introduced into the International Railway Transport Act, pursuant to the current Chapter 10, Article 9 of the Instrument of Government. Under the provision in the Instrument of Government, in issues regarding an international agreement that has been transposed into Swedish law by means of incorporation, the Riksdag may prescribe that future amendments to the agreement will apply automatically in Sweden.

So as not to complicate the process concerning future amendments, the Inquiry proposes that amendments to CIV, CIM, CUV, CUI and ATMF (appendixes A, B, D, E and G) that the Revision Committee adopts are to apply automatically here in Sweden.

Regarding APTU and RID, it is proposed that these appendixes be transposed into Swedish law via ordinances, which means it is

not necessary to submit them to the Riksdag and thus the issue of early incorporation is not relevant.

Entry into force

The proposed provisions presuppose accession to COTIF 1999. As it is not possible to predict when, exactly, Sweden will accede to the Convention, the Inquiry proposes that the new provisions enter into force on the date determined by the Government.

Regarding transport begun before entry into force, the Inquiry proposes that older provisions are to be applied. The Inquiry does not consider that any other transitional provisions are necessary.

1 Författningsförslag

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

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1985:193) om internationell järnvägstrafik

dels att 2 a § och 9 § ska upphöra att gälla,

dels att nuvarande 10 § ska betecknas 9 §,

dels att 1–4 §§, 7 och 8 §§ och den nya 9 § ska ha följande lydelse,

dels att det i lagen ska införas en ny bilaga av följande lydelse,

dels att det i lagen ska införas nya rubriker närmast före 1 §, 3–4 §§, och 7–9 §§ av följande lydelse,

dels att det i lagen närmast före 5 § ska införas en ny rubrik som ska lyda "Ansökan om verkställighet".

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

Tillämpningsområde

1 §¹

Denna lag tillämpas på sådan internationell järnvägsbefordran som avses i det i *bilaga 1* intagna fördraget *den 9 maj 1980 om internationell järnvägstrafik (COTIF) ändrat enligt det protokoll den 20 december 1990 som är intaget i bilaga 6 till denna lag.*

Denna lag tillämpas på sådan internationell järnvägsbefordran som avses i det i *bilagan* intagna fördraget *om internationell järnvägstrafik (COTIF) av den 9 maj 1980 i dess lydelse enligt ändringsprotokollet av den 3 juni 1999.*

¹ Senaste lydelse 1995:369.

2 §²

I fråga om sådan internationell järnvägsbefordran av resande som avses i bihang A till fördraget gäller som svensk lag bihanget i dess franska lydelse

1. ändrat enligt dels det protokoll den 21 december 1989 som är intaget i bilaga 2 till denna lag, dels det protokoll som nämns i 1 § och

2. kompletterat med punkterna 1–4 i de tilläggsbestämmelser som är intagna i bilaga 4 till lagen.

Artiklarna 11, 12 och 32 i COTIF samt bihang A om internationell transport av resande på järnväg, bihang B om internationell transport av gods på järnväg, bihang D om nyttjande av vagnar i internationell järnvägstrafik och bihang E om nyttjande av infrastruktur i internationell järnvägstrafik till COTIF gäller som svensk lag.

Den franska texten har företräde framför de tyska och engelska texterna.

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

EU-rättsliga bestämmelser

3 §³

I fråga om sådan internationell järnvägsbefordran av gods som avses i bihang B till fördraget gäller som svensk lag bihanget, med undantag av bestämmelserna i bilaga I (RID), i dess franska lydelse

1. ändrat enligt dels de protokoll som nämns i 2 § 1, dels det protokoll den 31 maj 1990 som är intaget i bilaga 3 till denna lag och

2. kompletterat med punkterna 1–7 i de tilläggsbestämmelser som är intagna i bilaga 5 till lagen.

Bestämmelser om järnvägs transporter av passagerare finns i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007 av den 23 oktober 2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer.⁴

² Senaste lydelse 1995:369.

³ Senaste lydelse 1995:369.

⁴ EUT L 315, 3.12.2007, s. 14 (Celex nr 32007R1371).

*Automatisk ändring i bihang A,
B, D eller E*

3 a §⁵

Om revisionsutskottet inom OTIF har beslutat om en för Sverige bindande ändring i bihang A eller bihang B till fördraget, skall ändringen gälla här i riket från och med den dag då ändringen träder i kraft enligt fördraget.

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

CIV- och CIM-listorna

4 §

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

1. har meddelats av en domstol som är behörig enligt fördraget,

2. har vunnit laga kraft,

3. får verkställas enligt reglerna i det land där den har meddelats och

4. har förklarats verkställbar 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

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer beslutar vilka linjer till sjöss som ska föras in i eller stryks från CIV- respektive CIM-listan, samt meddelar detta till generalsekreteraren i Mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik (OTIF).

⁵ Senaste lydelse 1991:1523.

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

Särskilda dragningsrätter

7 §

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

Med särskilda dragningsrätter avses de av den Internationella valutafonden använda särskilda dragningsrätterna (SDR).

När det förs talan om ersättning enligt COTIF eller enligt den förordning som anges i 3 §, ska omräkning till svenska kronor ske efter kursen den dag då domen meddelas. Kronans värde ska bestämmas i enlighet med den beräkningsmetod som Internationella valutafonden den dagen tillämpar för sin verksamhet och sina transaktioner.

Begränsning av transportörens och infrastrukturförvaltarens ansvar

8 §

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

När artikel 30.2 i bihang A eller artikel 14.2 i bihang E till COTIF tillämpas, är transportörens respektive infrastrukturförvaltarens ansvar begränsat till 400 000 SDR.

*Förordnande av sakkunnig**10 §*

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

9 §

Kan parterna i fall som avses i *artikel 54.3 i bihang A* eller i *artikel 42.3 i bihang B* inte enas om en viss sakkunnig, *ska* tingsrätten i den ort där godset, *resgodset* eller *fordonet*, som *transporterats tillsammans med den resande*, finns efter ansökan förordna *en* sakkunnig.

-
1. Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.
 2. I fråga om en transport som har påbörjats före ikraftträdandet tillämpas äldre bestämmelser.

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

Härigenom föreskrivs i fråga om järnvägslagen (2004:519) att det i lagen ska införas tre nya paragrafer, 1 kap. 2 b–d §§, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

2 b §

Bihang G om tekniskt godkännande av järnvägsmateriel som används i internationell trafik till fördraget om internationell järnvägstrafik (COTIF) av den 9 maj 1980 i dess lydelse av den 3 juni 1999 gäller som svensk lag.

Den franska texten har företräde framför de tyska och engelska texterna.

De franska och engelska texterna samt en översättning av dessa till svenska finns intagna som en bilaga till lagen (1985:193) om internationell järnvägstrafik.

2 c §

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

2 d §

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om sådana tekniska standarder och före-

skrifter samt sådant tekniskt godkännande av järnvägsmateriel som avses i bilagor F och G till COTIF.

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

1.3 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 fall⁶ ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Bilaga⁷

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

Föreslagen lydelse

Bilaga

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

⁶ Lagen omtryckt 1994:717.

⁷ Senaste lydelse 2013:1174.

och sakkunniga utsedda av orga- nisationen	<i>ändringsprotokollet av den 3 juni 1999</i>
--	---

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

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

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

Nuvarande lydelse

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

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

Föreslagen lydelse

2 §⁸

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

Lagen *ska* inte heller tillämpas på sådan befordran på väg som är underkastad fördraget *om internationell järnvägstrafik (COTIF) av den 9 maj 1980 i dess lydelse enligt ändringsprotokollet av den 3 juni 1999* eller som *i annat fall transporteras på järnväg inom Sverige* till fullgörande av avtal om befordran av gods på järnväg.

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

⁸ Senaste lydelse 1998:484.

1.5 Förslag till lag om ändring i järnvägstrafiklagen (1985:192)

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 kap.

1 §⁹

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

Detta kapitel tillämpas på befordran av resande med järnväg i allmän inrikes trafik. På befordran i trafik med utlandet tillämpas kapitlet endast om något annat inte följer av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007 av den 23 oktober 2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer eller av fördraget om internationell järnvägstrafik (COTIF) av den 9 maj 1980 i dess lydelse enligt ändringsprotokollet av den 3 juni 1999.

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

⁹ Senaste lydelse 1995:370.

1.6 Förslag till förordning om ändring i järnvägsförordningen (2004:526)

Regeringen föreskriver i fråga om järnvägsförordningen (2004:526) att det i förordningen ska införas tre nya paragrafer, 2 kap. 3 d–f §§, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 kap.

3 d §

Artiklarna 1–8a och 11.2 om validering av tekniska standarder och antagande av enhetliga tekniska föreskrifter för järnvägsmateriel avsedd att nyttjas i internationell trafik i bihang F till fördraget om internationell järnvägstrafik (COTIF) av den 9 maj 1980 i dess lydelse enligt ändringsprotokollet av den 3 juni 1999 gäller som svensk lag.

Den franska texten har företräde framför de tyska och engelska texterna.

De franska och engelska texterna samt en översättning av dessa till svenska finns intagna som en bilaga till lagen (1985:193) om internationell järnvägstrafik.

3 e §

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

3 f §

Transportstyrelsen får meddela ytterligare föreskrifter om sådana tekniska standarder och föreskrifter som avses i bilag F till COTIF.

Transportstyrelsen är behörig myndighet enligt artikel 5 i bilag G till COTIF.

Transportstyrelsen får meddela ytterligare föreskrifter om sådant tekniskt godkännande som avses i bilag G till COTIF.

Denna förordning träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

1.7 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2006:311) om transport av farligt gods

Regeringen föreskriver att 3 § förordningen (2006:311) om transport av farligt gods ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

3 §

I denna förordning avses med

– bilagorna till ADR: bilagorna A och B till den europeiska överenskommelsen den 30 september 1957 om internationell transport av farligt gods på väg (ADR [SÖ 1974:9]),

– RID: *bilaga I till bibang B till fördraget den 9 maj 1980 om internationell järnvägstrafik (COTIF [SÖ 1985:16]),*

– RID: *bibang C till fördraget om internationell järnvägstrafik (COTIF) av den 9 maj 1980 i dess lydelse enligt ändringsprotokollet av den 3 juni 1999 [SÖ XXXX:XX],*

– IMDG-koden: den internationella koden om transporter av farligt gods till sjöss enligt kapitel VII i 1974 års internationella konvention om säkerhet för människoliv till sjöss (SOLAS [SÖ 1997:90]),

– ICAO-TI: bilaga 18 till konventionen den 7 december 1944 angående internationell civil luftfart (Chicagokonventionen [SÖ 1946:2]).

Denna förordning träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

2 Inledning

2.1 Uppdraget

Regleringen av den internationella järnvägstrafiken för passagerare och gods i Europa, Nordafrika och Mellanöstern styrs i huvudsak av den mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik (OTIF). OTIF beslutade år 1999 om ett ändringsprotokoll till konventionen av den 9 maj 1980 om internationell järnvägstrafik (COTIF 1980). Konventionen innebär en utveckling av regelverket för den internationella järnvägstrafiken. Konventionen har tillträtts av såväl EU som av det stora flertalet övriga europeiska stater.¹ Sverige har tillträtt COTIF 1980 genom en inkorporering i lagen (1985:193) om internationell järnvägstrafik, men har ännu inte tillträtt den genom 1999 års protokoll reviderade konventionen om internationell järnvägstrafik (COTIF 1999).

I betänkandet En samlad järnvägslagstiftning (SOU 2004:92) föreslog Järnvägsutredningen att Sverige skulle tillträda COTIF 1999 och lämnade förslag på de lagändringar som föranleddes av ett tillträde. Vidare föreslogs att den civilrättsliga regleringen av inrikes järnvägstransporter skulle moderniseras i linje med regleringen för internationella järnvägstransporter. Enligt förslaget skulle järnvägstrafiklagen (1985:192) och lagen (1985:193) om internationell järnvägstrafik upphävas och ersättas av bestämmelser i järnvägs-lagen (2004:519).

Varken förslaget om Sveriges tillträde till COTIF 1999 eller förslagen om anpassning och modernisering av de civilrättsliga bestämmelserna har genomförts. Lagförslagen har i dessa delar blivit delvis överspelade genom att EU antagit passagerarförordningen², som till viss del har ersatt den civilrättsliga reglering

¹ För en aktuell lista på de OTIF-stater som tillträtt COTIF 1999, se OTIF:s hemsida www.otif.org

² Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007 av den 23 oktober 2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer.

som var föremål för utredningens översyn. Efter det att Järnvägsutredningen lämnade sitt betänkande har dessutom flera av bihangen till COTIF 1999 ändrats i vissa delar.

Regeringen beslutade den 29 augusti 2013 att låta en särskild utredare i en första del lämna ett underlag för bedömningen av frågan om ett svenskt tillträde till COTIF 1999 och lämna förslag till ett ställningstagande. Utredningen ska vidare föreslå sådana lagändringar som behövs för att konventionen ska kunna tillräddas eller som i övrigt bedöms lämpliga i samband med ett tillträde. Enligt direktiven (se bilaga 1) ska utredningen redovisa detta i ett delbetänkande.

I en andra del ska utredningen göra en översyn av lagstiftningen om inrikes transporter och föreslå ändringar för att uppnå ett modernt regelverk. Därutöver ska utredningen analysera konsekvenserna av att det införs en regressrätt gentemot infrastrukturförvaltaren som är mer vidsträckt än regleringen i COTIF 1999. Om det bedöms lämpligt med en mer vidsträckt regressrätt, ska utredningen lämna förslag till hur den bör utformas.

2.2 Utredningens arbete

Utredningen påbörjade sitt arbete i september 2013. Arbetet har bedrivits i samråd med de av regeringen utsedda experterna. Utredningen har i denna del haft fem sammanträden som experterna har deltagit i. Synpunkter har inhämtats från Näringslivets Regelnämnd (NNR). Utredningen har hållit sig informerad om arbetet inom Justitiedepartementet rörande förslagen till en lag om resenärers rättigheter som lagts fram i betänkandet SOU 2009:81 och promemorian Ds 2013:44. Utredningen har även följt det arbete som pågår inom ramen för Utredningen om Järnvägens organisation (N 2013:02). Utredningen har vidare inhämtat uppgifter från Finland om det motsvarande finska lagstiftningsarbetet.

3 Bakgrund

3.1 COTIF 1980

Sverige har deltagit i det internationella samarbetet på järnvägsområdet sedan början av 1900-talet. Ett antal fördrag avseende befordran av personer och gods på järnväg avlöste varandra under förra seklet, innan ett mer samlat grepp togs år 1980 genom antagandet av fördraget om internationell järnvägstrafik (Convention relative aux transports internationaux ferroviaires, COTIF 1980).

Genom fördraget bildades en ny organisation, Mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik (l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires, OTIF). OTIF har för närvarande 48 medlemsstater i Europa, Asien och Nordafrika.

COTIF 1980 reglerar internationella järnvägstransporter mellan de fördragsslutande staterna. Konventionen består av ett s.k. grundfördrag och ett protokoll om privilegier och immunitet för OTIF samt två bilagor. Bilaga A innehåller enhetliga rättsregler för avtal om internationell järnvägstransport av resande och resgods (Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs, CIV). I bilaga B finns enhetliga rättsregler för avtal om internationell järnvägstransport av gods (Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises, CIM).

Till CIM hör fyra underbilagor som innehåller särskilda bestämmelser om vissa transporter; reglementen om internationell järnvägstransport av farligt gods (RID), av privatvagnar (RIP), av containrar (RiCo) och av expressgods (RIEx).

Sverige anslöt sig till COTIF 1980 år 1985 och konventionen införlivades med svensk rätt i huvudsak genom lagen (1985:193) om internationell järnvägstrafik. Bestämmelserna i RID införlivades genom myndighetsföreskrifter med stöd av 20 § andra stycket lagen

(2006:263) om transport av farligt gods samt 15 och 16 §§ förordningen (2006:311) om transport av farligt gods.

3.2 Revisionen av COTIF 1980 – COTIF 1999

Det uppstod relativt snart ett behov av en revision av COTIF 1980. I många av OTIF:s medlemsstater hade stora tekniska, ekonomiska och rättsliga förändringar skett på järnvägsområdet sedan år 1980. OTIF förhandlade därför fram en omfattande revision – protokollet av den 3 juni 1999 om ändring av fördraget om internationell järnvägstrafik (COTIF) av den 9 maj 1980 (ändringsprotokollet, COTIF 1999). Protokollet trädde i kraft den 1 juli 2006. Sverige har undertecknat protokollet, men ännu inte tillträtt det.

Den viktigaste orsaken till revisionen av COTIF 1980 var att järnvägarnas organisation ändrats så att infrastrukturen i allt större utsträckning skiljts från transportverksamheten. Vidare hade transportverksamheten blivit allt mer konkurrensutsatt i många av OTIF:s medlemsstater (se vidare om utvecklingen i SOU 2002:48). Därutöver hade Europeiska unionen (dåvarande gemenskapen) tagit fram dels ett direktiv där man skilde mellan transportör och infrastrukturförvaltare, dels förordningar med tekniska harmoniseringar. Medan COTIF 1980 i princip byggde på att varje stat hade en nationellt sammanhållen monolitisk järnvägsorganisation, öppnar COTIF 1999 för en mer internationell marknad där olika aktörer lättare kan agera över nationsgränserna.

Ett annat viktigt skäl för revisionen var att det länge hade funnits önskemål om ändrad status för RID, i syfte att ge bestämmelserna om transport av farligt gods större genomslagskraft.

I korthet bygger det reviderade fördraget på tre grundprinciper.

För det första vilar fördraget på utgångspunkten att järnvägsmarknaden numera är uppdelad mellan infrastrukturförvaltare, vilka svarar för järnvägsnätet, och transportörer, vilka svarar för själva tågtrafiken. COTIF 1999 innehåller därför bestämmelser om avtal om nyttjande av infrastruktur samt validering, antagande och godkännande av tekniska standarder och järnvägsmateriel.

För det andra utgår det reviderade fördraget från det kontraktsrättsliga synsättet att en transportör genom avtal frivilligt åtar sig att transportera passagerare eller gods. I konsekvens härmed har befordringsplikten som fanns i COTIF 1980 avskaffats.

För det tredje har fördraget på ett tydligare sätt delats upp i en civilrättslig och en offentlighetsrättslig del; bl.a. har RID gjorts om till ett eget självständigt bihang.

Sedan ändringarna 1999 har vissa bestämmelser i grundfördraget respektive i bihangen CIM, CUI, APTU och ATMF ändrats (2009–2011). Detta skedde i huvudsak för att man ville anpassa bihangen så att de helt överensstämde med motsvarande EU-lagstiftning. Någon ny version av fördraget har emellertid inte förhandlats fram.

Grundfördraget

I grundfördraget återfinns numera bestämmelser som är gemensamma för samtliga bihang, t.ex. om skiljedom och verkställighet av domar. Där finns också föreskrifter om OTIF:s uppbyggnad och verksamhet.

Enhetliga rättsregler för avtal om internationell transport av resande på järnväg (CIV)

I CIV, som utgör bihang A till grundfördraget, finns regler om transportavtal avseende personbefordran. Bestämmelserna reglerar bl.a. utfärdande av biljetter, inskrivning av resgods, transportörens ansvar om resande dödas eller skadas i samband med järnvägsdriften och transportörens dröjsmålsansvar. Där finns även föreskrifter om hur resande kan göra gällande anspråk mot transportörer, liksom hur transportörernas inbördes förhållanden i anledning av en transport som omfattas av CIV ska regleras.

Enhetliga rättsregler för avtal om internationell transport av gods på järnväg (CIM)

I CIM, som utgör bihang B till grundfördraget, regleras gods-transportavtalet. Bestämmelserna reglerar bl.a. avtalets tillkomst, fraktsedelns innehåll och skyldigheten att betala transportkostnaderna. Där finns också bestämmelser om transportörens rätt att undersöka godset, lastning och lossning av gods, förpackning av gods, leveransfrister och utlämnande av godset. CIM ger vidare föreskrifter om avsändarens och mottagarens rätt att ändra transportavtalet, t.ex. genom att förfoga över godset under transporten,

liksom om hur transportören ska göra när det inte går att fullgöra transporten på det sätt som avsetts och när hinder uppkommit mot att lämna ut godset.

I CIM finns också regler om transportörens ansvar för skada på grund av förlorat eller skadat gods eller att godset inte lämnas ut inom leveransfristen. Där finns vidare bestämmelser om hur skadeståndsanspråk mot transportören kan göras gällande. Slutligen regleras det inbördes förhållandet mellan flera transportörer som deltar i en godstransport.

Reglementet om internationell järnvägstransport av farligt gods (RID)

RID, som utgör bihang C till grundfördraget, innehåller regler om internationell järnvägstransport av farligt gods. Till RID hör en bilaga som utgör en del av reglementet, där det bl.a. återfinns en förteckning av samtliga ämnen och föremål som är farliga. Farligt gods som enligt bilagan inte får transporteras får inte tas emot för internationell transport.

Enhetliga rättsregler för avtal om nyttjande av vagnar i internationell järnvägstrafik (CUV)

I CUV, som utgör bihang D till grundfördraget, finns regler för avtal om nyttjande av vagnar. Det finns bl.a. ansvarsregler som är tillämpliga då transportföretag använder andras vagnar i internationell trafik. Bestämmelserna är till stor del dispositiva, vilket innebär att parterna själva kan komma överens om andra villkor i frågor som regleras i bihanget.

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

CUI, som utgör bihang E till grundfördraget, innehåller främst regler om ansvarsfördelningen mellan infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag. I bihanget ges regler som delvis ligger till grund för innehållet i de trafikeringsavtal som är nödvändiga när någon annan än den som förvaltar infrastrukturen ska trafikera denna.

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

APTU, som utgör bilag F till grundfördraget, syftar till att se till att tekniska system och komponenter som är nödvändiga för internationell trafik utformas enligt vissa standarder som möjliggör att de används i samtliga OTIF-stater (interoperabilitet eller driftskompatibilitet). Anledningen härtill är att järnvägstrafiken smidigt ska kunna korsa nationsgränserna.

Enhetliga rättsregler för tekniskt godkännande av järnvägsmateriel som används i internationell trafik (ATMF)

ATMF, som utgör bilag G till grundfördraget, inrättar en gemensam teknisk godkännandeordning och även här är interoperabiliteten av yttersta vikt. Så småningom ska dock internationella standarder utvecklas och det kommer då inte vara nödvändigt med nationella godkännandeordningar. I samband med godkännande enligt ATMF ska intyg om godkännande utfärdas. OTIF ska upprätta en databas över godkända fordon.

4 Nuvarande reglering

4.1 Lagen om internationell järnvägstrafik

Internationell järnvägstrafik regleras i lagen (1985:193) om internationell järnvägstrafik. Den utgörs till största delen av en inkorporering av COTIF 1980. I 2 och 3 §§ föreskrivs att bihangen A och B till grundfördraget, dvs. CIV och CIM, med undantag av bestämmelserna i RID, i deras franska lydelse ska tillämpas som svensk lag. I tillägg till den franska lydelsen har en svensk översättning publicerats. Vissa process- och exekutionsrättsliga bestämmelser i COTIF 1980 har transformerats till svensk rätt genom 4–10 §§ lagen om internationell järnvägstrafik.

Bestämmelserna i RID införlivas i svensk rätt genom myndighetsföreskrifter med stöd av 20 § andra stycket lagen (2006:263) om transport av farligt gods samt 15 och 16 §§ förordningen (2006:311) om transport av farligt gods. De återfinns numera i Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps föreskrifter om transport av farligt gods på järnväg, RID-S (MSBFS 2012:7, ändrad genom MSBFS 2013:6). I fråga om järnvägstransporter av farligt gods tillämpar Sverige sedan den 12 januari 2007 bestämmelserna i RID i enlighet med lydelsen i COTIF 1999. En sådan skyldighet följde av bestämmelserna i rådets direktiv 96/49/EG av den 23 juli 1996 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om transport av farligt gods på järnväg.

4.2 Järnvägstrafiklagen

För person- och godsbefordran med järnväg i inrikes trafik respektive internationell trafik som inte omfattas av lagen om internationell järnvägstrafik (dvs. sådana transporter som inte omfattas av COTIF 1980) tillämpas järnvägstrafiklagen (1985:192). I lagen regleras huvudsakligen järnvägens ansvar för dödsfall och skada på

passagerare, vilket innefattar skada på och förlust av resgods (2 och 4 kap.) samt ansvar för skada på och förlust av gods (3 kap.). Utöver detta ansvar regleras också järnvägens ansvar för person- och saksador i annat fall än transport. Med det avses skador som drabbar tredje man till följd av järnvägsdrift (5 kap.). Även järnvägens undersökningsrätt regleras (6 kap.).

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

I järnvägstrafiklagen är ansvarigt rättssubjekt ”järnvägen”. Med detta ord får, enligt förarbetena till lagen, förstås innehavaren av spår-anläggningen, dvs. infrastrukturförvaltaren, eller det rättssubjekt som har ställning som trafikantens motpart i ett befodringsavtal, dvs. tågoperatören (prop. 1983/84:117 s. 33).

I dag skiljer man dock infrastrukturförvaltare från operatörer, varför det möjligen skulle vara korrekt att se operatören som ansvarig. Detta är också, som nämnts, utgångspunkten i COTIF 1999. För närvarande är det de allmänna avtalsvillkoren till trafikeringsavtalet mellan Trafikverket och tågoperatörerna som reglerar ansvaret. Likaså åtar sig operatörerna ansvar i förhållande till passagerarna på kontraktsrättslig grund. Utöver Trafikverket är Öresundsbrokonsortiet en viktig infrastrukturförvaltare, särskilt vad avser den internationella trafiken.

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

Till järnvägstrafiklagen hör också förordningen (1985:200) om järnvägs befodringskyldighet m.m., där bl.a. järnvägens befodringskyldighet av passagerare regleras.

4.3 Järnvägslagen

Den offentligrättsliga regleringen avseende järnvägen återfinns i huvudsak i järnvägslagen (2004:519). Där regleras bl.a. järnvägsinfrastruktur och järnvägsfordon samt utförande och organisation av

järnvägstrafik. Trafikeringsavtalen och kvalitetsavgifterna regleras också i järnvägslagen.

4.4 Passagerarförordningen

Passagerartransporter på järnväg inom EU regleras numera av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007 av den 23 oktober 2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer (passagerarförordningen). Förordningen trädde i kraft den 3 december 2009 och är tillämplig i hela EES-området.

I passagerarförordningen åläggs järnvägsföretag, biljettutfärdare, researrangörer och stationsförvaltare en rad skyldigheter i förhållande till resenärerna. Det rör sig om bokning och försäljning av biljetter, information till passagerare, anpassning av stationer, perronger och tåg till funktionsnedsattas behov samt service i form av assistans till personer med funktionsnedsättning eller nedsatt rörlighet.

Eftersom vissa bestämmelser i CIV (bihang A till COTIF 1999) har gjorts till en del av förordningen införs genom förordningen ett ansvar för dödsfall och skador som drabbar passagerare liksom en plikt att försäkra detta ansvar.

Vidare åläggs järnvägsföretagen en skyldighet att vid förseningar, uteblivna anslutningar och inställda avgångar betala kompensation samt lämna assistans till passagerare.

Kompletterande lagstiftning med anledning av passagerarförordningen bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

5 COTIF 1999 – en beskrivning

5.1 Inledning

I detta kapitel beskrivs COTIF 1999 inklusive samtliga bihang mer ingående. Utredningen har valt att göra en sådan beskrivning mot bakgrund av att fördraget föreslås bli inkorporerat i svensk rätt och att det därför inte kommer att finnas någon författningstext (se vidare avsnitt 7.2). I detta kapitel redogörs också för de viktigaste nyheterna i förhållande till COTIF 1980, vilket inkluderar de ändringar som skedde 2009–2011.

5.2 Ändringsprotokollet

I ändringsprotokollet regleras framför allt traktaträttsliga frågor om ratifikation, ikraftträdande och övergångsbestämmelser. Enligt artikel 1 utgör den reviderade versionen av grundfördraget en del av ändringsprotokollet.

Ändringsprotokollet kan ratificeras, godtas eller godkännas av de enskilda medlemsstaterna i OTIF. Ett anslutningsinstrument ska därefter snarast deponeras hos OTIF.

Ändringsprotokollet är upprättat på engelska, franska och tyska. Vid skiljaktigheter har den franska texten företräde.

Protokollet trädde i kraft den 1 juli 2006.

5.3 Grundfördraget

Grundfördraget innehåller bestämmelser om OTIF som organisation och vissa bestämmelser som är gemensamma för bihangen. Dessa är förutom de allmänna bestämmelserna bl.a. bestämmelser om beräkningsenheter och ställande av säkerhet, uppbyggnad av viss verksamhet såsom generalförsamling och utskott, finansiering

av verksamheten, skiljedom, ändring av fördraget samt vissa slutbestämmelser.

5.3.1 Allmänna bestämmelser (avdelning I, artikel 1–7)

Organisationen har sitt säte i Bern. Den har till ändamål att i alla avseenden främja, förbättra och underlätta internationell järnvägstrafik. För att effektivisera det internationella samarbetet på järnvägsområdet förbinder sig medlemsstaterna att samla detta samarbete inom organisationen. För de medlemsstater som är medlemmar i EU eller parter i EES-avtalet ska denna skyldighet dock inte äga företräde framför deras skyldigheter som sådana medlemmar eller avtalsparter.

5.3.2 Gemensamma bestämmelser om särskilda dragningsrätter, verkställande av domar och säkerhetsåtgärder m.m. (avdelning II, artikel 8–12)

I avdelning II finns bestämmelser som är gemensamma för bihangen. Vid tolkningen och tillämpningen av fördraget ska hänsyn tas till dess karaktär av internationellt rättsligt instrument och till nödvändigheten att främja enhetlighet. Om bestämmelser saknas i fördraget ska nationell rätt tillämpas på det sätt som anges i artikel 8. Enligt föreskrifter i den artikeln omfattar ”nationell rätt” också den statens internationellt privaträttsliga regler.

I COTIF 1999 avses med beräkningsenheter (t.ex. vid skadestånds bestämmande) de av Internationella valutafonden använda särskilda dragningsrätterna (Special Drawing Rights, SDR). SDR är en valutakorg bestående av euro, japanska yen, brittiska pund och amerikanska dollar. Värdet av en SDR motsvarade i början av april 2014 cirka 10 kronor.

Vidare finns bestämmelser om verkställande av domar samt om kvarstad och utmätning. En dom, som meddelats till följd av bestämmelserna i fördraget av en behörig domstol och som är verkställbar i det land där domstolen finns, är verkställbar också i de andra medlemsstaterna. Det gäller dock inte domar som endast får verkställas interimistiskt eller beslut i domar som ålägger käranden att utöver rättegångskostnader betala skadestånd med

anledning av att talan har ogillats. Vad som sägs om domar gäller även en förlikning som har träffats inför domstol.

En transportörs fordran mot en transportör i en annan medlemsstat i samband med en transport som omfattas av CIV eller CIM får beläggas med kvarstad eller utmätas endast på grund av ett avgörande av en judiciell myndighet i den medlemsstat där det fordringsägande företaget hör hemma. Fordringar som kommer från ett avtal som omfattas av CUV eller CUI får beläggas med kvarstad eller utmätas endast på grund av ett avgörande av en judiciell myndighet i den medlemsstat där det fordringsägande företaget hör hemma. Järnvägsfordon får beläggas med kvarstad eller utmätas endast på grund av ett avgörande av en judiciell myndighet i den stat där innehavaren har sitt säte.

5.3.3 Uppbyggnad och verksamhet (avdelning III, artikel 13–24)

Organisationen består, liksom tidigare, av generalförsamlingen, administrativa kommittén, revisionsutskottet och fackutskottet för transport av farligt gods (fackutskottet RID). Eftersom OTIF:s uppgifter har utökats har två nya organ tillkommit; förenklingsutskottet och tekniska expertutskottet. Ytterligare en förändring är att generalsekreteraren numera är verkställande organ.

Generalförsamlingen är högsta beslutande organ och består av företrädare från alla medlemsstater. Den fattar beslut om sammansättningen av och riktlinjerna för den administrativa kommittén, utser generalsekreterare och utfärdar riktlinjer för dennes verksamhet, fastställer det tillåtna maximibeloppet för organisationens utgifter för varje sexårsperiod samt beslutar om viktiga fördragsändringar. Generalsekreteraren sammankallar generalförsamlingen i vart fall vart tredje år. Generalförsamlingen är beslutsför när en majoritet av medlemsstaterna är företrädade. Beslut fattas som regel med enkel majoritet. Vissa betydelsefulla beslut kräver dock två tredjedels majoritet.

Administrativa kommittén består av representanter från en tredjedel av medlemsstaterna. Dess främsta uppgift är att övervaka generalsekreterarens förvaltning och tillämpning av fördraget samt godkänna budgeten och årsredovisningen.

Revisionsutskottet, fackutskottet RID, förenklingsutskottet, tekniska expertutskottet och andra tillfälligt inrättade utskott

består i princip av företrädare för alla medlemsstater, där varje medlemsstat har en röst. Ett förslag är antaget om antalet jaröster dels utgör minst en tredjedel av antalet medlemsstater som är företrädare vid omröstningen, dels överstiger antalet nejstäster.

Revisionsutskottet har delvis nya befogenheter på grund av de nya reglerna i CUV, CUI, APTU och ATMF. Utskottet är behörigt att besluta om ändringar i ett stort antal bestämmelser i dessa bilagor, liksom i CIV och CIM. Det kan också besluta om vissa ändringar i grundfördraget. Utskottet är, liksom tidigare, beslutsfört när en majoritet av medlemsstaterna är företrädare.

Fackutskottet RID har fått delvis nya befogenheter. Liksom tidigare är det beslutsfört när en tredjedel av medlemsstaterna är företrädare.

Förenklingsutskottet yttrar sig i alla frågor som syftar till att underlätta internationell järnvägstrafik över gränserna samt rekommenderar standarder, förfaranden och praxis som avser förenkling. Utskottet är beslutsfört när en tredjedel av medlemsstaterna är företrädare.

Tekniska expertutskottet beslutar om validering av tekniska standarder och antagande av UTP:er som rör järnvägsmateriel avsedd att användas i internationell trafik. Utskottet har också en granskande och övervakande funktion. Utskottet är beslutsfört när hälften av medlemsstaterna är företrädare. Utskottet får dels validera tekniska standarder eller anta enhetliga tekniska föreskrifter, dels vägra att göra detsamma. Däremot får utskottet inte ändra dem.

Generalsekreteraren fungerar som organisationens sekretariat och verkställande organ. Han eller hon väljs för en tid av tre år, som kan förlängas högst två gånger. I arbetsuppgifterna ingår att verkställa beslut som fattas av övriga organ, förbereda behandlingen av förslag till ändringar i fördraget, upprätta förslag till budget och förvalta organisationens medel. Generalsekreteraren har rätt att föreslå ändringar i fördraget.

5.3.4 OTIF:s finansiering (avdelning IV, artikel 25–27)

En medlemsstats avgift räknas ut på grundval av dels Förenta nationernas system för fördelning av bidrag, dels antalet kilometer järnvägsinfrastruktur i den staten. Varje medlemsstat ska stå för minst 0,25 procent och högst 15 procent av de samlade avgifterna.

5.3.5 Skiljedom (avdelning V, artikel 28–32)

Twister mellan medlemsstater om tolkningen eller tillämpningen av fördraget samt tvister mellan medlemsstater och organisationen om tolkningen eller tillämpningen av protokollet om privilegier och immunitet kan underställas en skiljenämnd på begäran av någon av parterna. Andra tvister om fördragets tolkning eller tillämpning kan genom överenskommelse mellan parterna underställas en skiljenämnd. Det finns också bestämmelser om skiljenämndens sammansättning och förfarandet inför nämnden.

5.3.6 Ändring av fördraget (avdelning VI, artikel 33–35)

Förslag från medlemsstaterna om ändringar av fördraget ska ges in till generalsekreteraren, som omedelbart ska underrätta medlemsstaterna om dessa förslag eller förslag som generalsekreteraren själv har utarbetat.

Generalförsamlingen har en generell behörighet att besluta om sådana fördragsändringar och ändringar i bihangen som inte ska beslutas av något av utskotten. Ändringsförslag som omfattas av utskottens behörighet ska dock underställas generalförsamlingen om minst en tredjedel av de stater som är företrädade i utskotten begär det.

Till skillnad från hur det var tidigare, träder ändringar i grundfördraget i kraft tolv månader efter det att de har godkänts av två tredjedelar av medlemsstaterna. Ändringarna gäller för alla medlemsstater utom de som har avgett en förklaring att de inte godkänner dem. I fråga om ändringar i bihangen som beslutats av generalförsamlingen krävs godkännande av hälften av medlemsstaterna för att ändringarna ska träda i kraft tolv månader därefter. En annan nyhet är att generalförsamlingen när den antar en ändring kan förklara att ändringen är av sådan betydelse att en medlemsstat som inte godkänner ändringen inom 18 månader ska upphöra att vara medlem av organisationen.

När ett utskott beslutat om ändring av fördraget, ska generalsekreteraren underrätta medlemsstaterna. Ändringar i grundfördraget eller bihangen som beslutats av revisionsutskottet träder i kraft för samtliga medlemsstater första dagen i den tolfte månaden efter underrättelsen. Om minst en fjärdedel av medlemsstaterna

inom fyra månader från underrättelsen invänder mot ett beslut om ändring, förfaller ändringsbeslutet.

Ändringar som beslutats av fackutskottet RID eller tekniska expertutskottet träder i kraft för samtliga medlemsstater första dagen i den sjätte månaden efter underrättelsen. Om minst en fjärdedel av medlemsstaterna inom fyra månader från underrättelsen invänder mot ett beslut om ändring, förfaller ändringsbeslutet.

En ny bestämmelse har införts som hindrar vissa medlemsstater från att påverka ikraftträdandet av utskottens beslut. Det rör sig om en medlemsstat som inte har betalat sin medlemsavgift eller som har förklarat att staten inte kommer att tillämpa ett visst bihang.

Ändringar i grundfördraget (artiklarna 9 och 27) samt i bihangen CIM, RID, CUI, APTU och ATMF (B, C, E, F och G) har gjorts 2009 och 2010. Ändringarna trädde i kraft den 1 januari 2011.

5.3.7 Slutbestämmelser (avdelning VII, artikel 36–45)

En nyhet är att regionala organisationer för ekonomisk integration får tillträda COTIF 1999. Europeiska unionen har också tillträtt konventionen den 1 juli 2011.

Det har införts en möjlighet till avbrott i medlemskapet i OTIF. Det kan ske när det inte längre bedrivs någon internationell järnvägstrafik på medlemsstatens område av orsaker som inte kan tillskrivas medlemsstaten. Avbrottet ska upphöra när medlemsstaten meddelar att den internationella järnvägstrafiken har återupptagits på dess territorium.

En stat som vill säga upp fördraget ska meddela det till depositarien (generalsekreteraren). En uppsägning träder i kraft den 31 december påföljande år.

En medlemsstat kan när som helst förklara att den inte kommer att tillämpa vissa bihang till fördraget i deras helhet. Förbehåll och förklaringar att vissa bestämmelser inte kommer att tillämpas är endast tillåtna i de fall som anges i fördraget.

COTIF 1999 är upprättat på franska, engelska och tyska. Vid skiljaktigheter har den franska texten företräde.

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

I protokollet regleras privilegier och immunitet för organisationen, dess tjänstemän, medlemsstaternas företrädare och personer som utför uppdrag åt organisationen. Ändringarna i förhållande till det tidigare protokollet är enbart redaktionella.

Organisationen ges i princip skydd mot rättsliga förfaranden och verkställighetsåtgärder. Organisationens egendom och tillgångar är skyddade mot beslag, konfiskation och vissa andra tvångsåtgärder. Medlemsstaterna är skyldiga att ge organisationen skattefrihet inom ramen för dess officiella verksamhet.

Också företrädare för medlemsstaterna, OTIF:s anställda samt sakkunniga som OTIF anlitar har i princip immunitet mot rättsliga förfaranden utförda i tjänsten. OTIF:s anställda är befriade från nationell inkomstskatt för löner och arvoden som betalas av organisationen.

5.5 Enhetliga rättsregler för avtal om internationell transport av resande på järnväg (CIV)

CIV, bilag A, innehåller regler om internationell järnvägstransport av resande. Här redogörs för de viktigaste ändringarna i förhållande till CIV 1980 samt ges en sammanfattande beskrivning av CIV:s centrala bestämmelser.

För en mer heltäckande redogörelse för CIV 1980 hänvisas till förarbetena till lagen (1985:193) om internationell järnvägstrafik (prop. 1984/85:33 s. 156–196) och till de kommentarer som lämnas till artiklarna på OTIF:s hemsida (www.otif.com).

CIV 1999 har förenklats och kortats ner betydligt. CIV har också utvecklats i en mer konsumentvänlig riktning, t.ex. genom att vissa ansvarsbegränsningsbelopp har höjts och att ett ansvar vid förseningar har införts.

De viktigaste nyheterna är:

1. Tillämpningsområdet har ändrats och det tidigare systemet med särskilt uppräknade eller inskrivna CIV-linjer har i princip övergetts.

2. Befordringsskyldigheten har avskaffats och bestämmelserna ger större möjlighet för parterna att avtala om villkor.
3. Transportören, och inte ”järnvägen”, anges som den som ansvarar gentemot resenären.
4. En reglering av transportörens dröjsmålsansvar har införts.
5. En reglering av den faktiske transportörens ansvar har införts.
6. Flertalet av begränsningsbeloppen har höjts.

CIV utgör visserligen en harmonisering av bestämmelserna om avtal om personbefordran, men det finns fortfarande flera hänvisningar till nationell rätt, särskilt avseende den beloppsmässiga begränsningen av transportörens ansvar när resenärer skadas eller dör.

5.5.1 Tillämpningsområdet

CIV 1999 gäller för varje transport på järnväg av resande och resgods när avrese- och bestämmelseplatserna finns i olika medlemsstater. Tillämpningsområdet är således utvidgat.

När en internationell transport som omfattas av ett enda avtal inbegriper en inrikes transport på väg eller en inre vattenväg, utöver en gränsöverskridande järnvägstransport, är CIV tillämpligt på hela transporten. CIV är också tillämpligt på hela transporten om en del av den sker genom en sjötransport eller en gränsöverskridande transport på en inre vattenväg som är inskriven på den s.k. CIV-listan. Det är en lista som förs av OTIF, där medlemsstaterna kan låta föra in vissa järnvägslinjer.

Bestämmelserna om transportörens ansvar i de fall då resande dödas eller skadas ska tillämpas även i fråga om personer med uppgift att följa med gods som transporteras i enlighet med reglerna i CIM.

CIV är dock inte tillämpligt på gränsöverskridande transporter som sker mellan stationer i grannländer och de linjer som transporten utförs på förvaltas av en eller flera infrastrukturförvaltare från endast en av staterna. För Sveriges del finns inte sådana transporter.

En medlemsstat kan i viss utsträckning göra undantag från CIV i fråga om reglerna om transportörens ansvar vid olyckor som sker

inom dess territorium. Medlemsstaten kan förklara att dessa regler inte ska tillämpas på medborgare i den egna staten eller de som har hemvist där.

5.5.2 Befordringsskyldigheten har tagits bort

Befordringsskyldigheten beträffande passagerartransporter har tagits bort. En följd av detta är att den transportör som sluter avtalet måste se till att de andra transportörerna ansluter sig till transportavtalet om transportören inte utför hela transporten själv. Det kan ske genom att transportören sluter förhandsavtal med de andra transportörerna. Ytterligare en konsekvens av att befordringsskyldigheten tagits bort är att parterna har större möjligheter att avtala om särskilda villkor för transporten.

5.5.3 Transportörens ansvar gentemot resenären enligt CIV

Det enligt COTIF 1980 gällande ansvarssystemet har i huvudsak behållits oförändrat. Systemet har dock anpassats till uppdelningen i infrastruktur och transportverksamhet, i stället för som det var tidigare; ”järnvägen”.

Ansvar för dödsfall och personskador samt skador på handresgods

Ansvarsbestämmelserna är tvingande till passagerarens förmån, om inte annat föreskrivs (artikel 5). Transportörens ansvar för skador som uppkommer till följd av att en resande dödas eller skadas genom en olyckshändelse som har samband med järnvägsdriften är oberoende av om fel eller försummelse föreligger på transportörens sida. Ansvar omfattar den tid då den resande uppehåller sig i ett järnvägsfordon eller stiger av eller på ett sådant fordon (artikel 26.1).

I ”järnvägsdriften” innefattas också av transportören använd rullande materiel. Likaså ansvarar transportören för den infrastrukturförvaltare på vars infrastruktur transporten utförs (artikel 51). Om transportören blir ansvarig för skador som orsakats av brister i den rullande materielen, eller av infrastrukturförvaltaren, kan transportören föra en regresstalan mot den som tillhandahållit

den rullande materielen eller infrastrukturförvaltaren (se vidare avsnitt 5.8 och 5.9 om CUV och CUI).

Om en resande har skadats eller dödats, ansvarar transportören också för förlust av eller skada på egendom som den resande bar på sig eller hade med sig som handresgods. I annat fall är transportören ansvarig för förlusten eller skadan om den orsakats genom transportörens fel eller försummelse (artikel 33).

Undantag från ansvaret

Under vissa förutsättningar kan transportören undgå ansvar för resenärers dödsfall och skador vid en olycka som har samband med järnvägsdriften (artikel 26.2). Det gäller om olyckshändelsen har orsakats av omständigheter som inte kan hänföras till själva järnvägsdriften och som transportören inte hade kunnat undgå eller förebygga följderna av även om transportören hade iakttagit den omsorg som omständigheterna påkallade. Transportören är vidare befriad från ansvar i den utsträckning olyckshändelsen beror på fel eller försummelse av den resande. Slutligen är transportören fri från ansvar om olyckshändelsen beror på ett sådant beteende av tredje man som transportören inte hade kunnat undgå eller förebygga följderna av, även om transportören hade iakttagit den omsorg som omständigheterna påkallade. Ett annat företag som använder samma järnvägsinfrastruktur ska inte anses som tredje man. Detta gäller enbart CIV, men inte CIM (se vidare avsnitt 5.6). För att undgå ansvar måste transportören visa att en ansvarsfrihetsgrund föreligger.

Denna reglering innebär vissa fördelar för den resande i förhållande till CIV 1980. För det första är inte längre ”ett beteende som avviker från resandes normala beteende” grund för ansvarsfrihet. För det andra kan transportören inte längre åberopa påverkan från ett annat företag som använder samma järnvägsinfrastruktur för att själv undgå ansvar.

Transporter som utförs av flera transportörer

En transport som omfattas av ett transportavtal kan utföras av flera transportörer efter varandra. I sådana situationer är endast den transportör, som det enligt transportavtalet åligger att utföra

transporten på den del av järnvägsnätet där olyckan sker, ansvarig om en resande dödas eller skadas. Något gemensamt ansvar för transportörerna finns alltså inte (artikel 26.5). Om en transportör däremot har anlitat en annan transportör för att utföra transporten på en viss sträcka (faktisk transportör), svarar båda transportörerna solidariskt gentemot resenären för dödsfall eller personskador. Den faktiske transportörens ansvar för inskrivet resgods regleras i artikel 39.

En transportör som anlitat en faktisk transportör för hela transportsträckan är kanske snarast en agent som ombesörjer försäljningen av transportavtalet. I förhållande till passageraren ansvarar dock transportören i alla fall.

Ersättningen vid dödsfall och personskador

Vid en resandes dödsfall ska ersättningen omfatta de nödvändiga kostnader som föranletts av dödsfallet, särskilt kostnader för transport av kvarlevorna och begravningskostnader (artikel 27.1a). Om resenären inte avlider omedelbart ska ersättningen också omfatta vårdkostnader och inkomstförlust m.m. i enlighet med reglerna om personskada (artikel 27.1b och 28).

Det ekonomiskt mest betydande beloppet när dödsfall har inträffat utgörs i regel av de efterlevandes krav på kompensation för förlust av försörjare. Om personer, mot vilka den avlidne var eller i framtiden skulle ha blivit underhållsskyldig enligt lag, går miste om underhåll ska de ersättas för förlusten. Ersättningskrav från personer som den avlidne har åtagit sig att försörja utan att vara skyldig till det enligt lag ska avgöras enligt nationell rätt (artikel 27.2).

Vid personskada ska ersättningen täcka nödvändiga kostnader, särskilt kostnaderna för vård och transport samt inkomstförlust till följd av förlorad eller nedsatt arbetsförmåga och ökning av levnads-kostnaderna (artikel 28).

Om och i vilken mån transportören är skyldig att ersätta andra skador, t.ex. ideell skada, ska avgöras enligt nationell rätt (artikel 29).

Vid dödsfall eller personskada bestäms ersättningen enligt nationell rätt. Det nationella maximibeloppet för engångsbelopp eller livränta får dock inte understiga 175 000 SDR (runt 1 750 000 kronor, artikel 30.2). Enligt CIV 1980 var begränsningsbeloppet 70 000 kronor. Transportören har inte rätt till någon begränsning av skadeståndsansvaret om det visas att transportören

har orsakat skadan genom handling eller underlåtenhet antingen i avsikt att vålla en sådan skada eller hänsynslöst och med insikt om att en sådan skada sannolikt skulle uppkomma (artikel 48). I sådana fall omfattar transportörens skadeståndsskyldighet hela den uppkomna skadan enligt allmänna regler om hur skadestånd ska bestämmas.

Ansvaret vid transport med andra transportmedel

Om en del av transporten ska ske med ett annat transportmedel än järnväg är ansvarsreglerna för det andra transportmedlet gällande på den delen av transporten (artikel 31.1). CIV ska dock i viss utsträckning tillämpas när ett järnvägsfordon transporteras med färja (artikel 31.2).

Om järnvägsdriften till följd av exceptionella omständigheter är tillfälligt avbruten och de resande transporteras med ett annat transportmedel är transportören emellertid ansvarig enligt bestämmelserna i CIV (artikel 31.3). Detta skiljer sig från regleringen i CIV 1980, där järnvägen var ansvarig enligt de regler som gäller det andra transportmedlet.

Transportörens dröjsmålsansvar

En nyhet i CIV 1999 är att det har införts ansvarsbestämmelser för dröjsmål vid persontransport. Transportören ansvarar för förlust eller skada som uppkommer på grund av tåginställelse, tågförsening eller utebliven tåganslutning och som medför att resan inte kan fortsättas samma dag eller att fortsatt resa samma dag rimligen inte kan begäras. Ersättning ska täcka rimliga kostnader för dels kost och logi, dels att meddela personer som väntar på den resande (artikel 32.1).

Transportören kan under vissa förutsättningar undgå ansvar. Ansvarsfrihetsgrunderna är utformade på samma sätt som de som gäller vid dödsfall och personskador. Transportören undgår således ansvar om dröjsmålet kan hänföras till omständigheter som inte är förbundna med järnvägsdriften och som transportören inte hade kunnat undgå eller förebygga följderna av även om transportören hade iakttagit den omsorg som omständigheterna påkallade. Transportören är också helt eller delvis befriad från ansvar i den

utsträckning som dröjsmålet beror på fel eller försummelse av den resande. Slutligen är transportören fri från ansvar om dröjsmålet beror på ett sådant beteende av tredje man som transportören inte hade kunnat undgå eller förebygga följderna av även om transportören iakttagit den omsorg som omständigheterna påkallade. Ett annat företag som använder samma järnvägsinfrastruktur ska inte anses som tredje man (artikel 32.2). Transportören har rätt till återkrav mot infrastrukturförvaltaren, innehavaren av den rullande materielen eller det andra företaget som använder infrastrukturen (se avsnitt 5.8 och 5.9).

Ersättningen för skador på grund av dröjsmål är relativt begränsad. CIV öppnar dock för en mer långtgående reglering i nationell rätt (artikel 32.3). Ett exempel på en sådan reglering är artikel 17 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007 av den 23 oktober 2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer (passagerarförordningen).

Transportörens ansvar för inskrivet resgods och fordon

Transportören är ansvarig på objektiv grund för förlust eller skada som uppkommer till följd av att inskrivet resgods helt eller delvis går förlorat eller skadas under tiden från det att godset har tagits emot för transport till dess att det har lämnats ut samt för skada till följd av dröjsmål med utlämningen (artikel 36.1).

Transportören är dock fri från ansvar 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 transportörens sida eller på defekter i själva resgodset. Ansvarsfrihet föreligger också om förlusten, skadan eller dröjsmålet beror på någon omständighet som transportören inte hade kunnat undgå eller förebygga följderna av (artikel 36.2). Transportören måste visa att en ansvarsfrihetsgrund är för handen (artikel 37.1).

När det gäller förlust av eller skada på resgods – men inte i fråga om dröjsmål – finns ytterligare ansvarsfrihetsgrunder. Transportören är fri från ansvar om förlusten eller skadan härrör från en sådan särskild risk som är förbunden med att förpackning saknas eller är bristfällig, resgodsets särskilda beskaffenhet eller att det inlämnade resgodset är av ett slag som inte transporteras som inskrivet resgods (artikel 36.3). Det är gynnsammare ur bevissynpunkt för

transportören att åberopa dessa senare ansvarsfrihetsgrunder. Transportören behöver bara visa att den särskilda risk som åberopas verkligen har förelegat, men däremot inte orsakssambandet mellan risken och förlusten eller skadan. Det räcker att transportören visar att omständigheterna är sådana att förlusten eller skadan kan vara en följd av en sådan risk. I så fall ska förlusten eller skadan anses vara en följd av risken, om inte den skadelidande visar att ett sådant samband mellan risken och förlusten eller skadan helt eller delvis saknas (artikel 37.2).

Om flera efterföljande transportörer deltar i transporten blir varje transportör som tar emot resgodset med resgodsbeviset part i avtalet. Varje transportör är ansvarig för hela transporten till dess att resgodset lämnats ut (artikel 38).

En ny bestämmelse har införts som reglerar den faktiske transportörens ansvar för transport av inskrivet resgodset. När en transportör helt eller delvis har anförtrott transporten åt en faktisk transportör, ska transportören ändå vara ansvarig för hela transporten av det inskrivna godset. Alla bestämmelser i CIV som rör transportörens ansvar ska tillämpas också på den faktiske transportören. En särskild överenskommelse genom vilken transportören åtar sig förpliktelser som inte krävs enligt CIV eller avstår från rättigheter enligt CIV gäller dock mot den faktiske transportören endast om denne uttryckligen och skriftligen har godtagit den. När och i den omfattning som både transportören och den faktiske transportören är ansvariga, är ansvaret solidariskt (artikel 39).

Resgodset ska antas ha gått förlorat om det inte lämnas ut inom 14 dagar från det att utlämningsskyldigheten inträdde och den resande därefter har begärt utlämning (artikel 40.1). Om transportören inte visar att det finns någon ansvarsfrihetsgrund är resenären alltså berättigad till samma ersättning som vid förlust av resgodset. Det är således fråga om att en försening konverteras till en förlust av inskrivet resgodset. Att resgodset i ersättningshänseende ska anses ha gått förlorat innebär dock inte att transportören befrias från skyldigheten att fullgöra transportavtalet, om resgodset kommer till rätta och transport är möjlig. Den som fått ersättning är i sådant fall skyldig att betala tillbaka den och att betala kostnaderna för transporten från inlämningsplatsen till den plats där utlämningen sker (artikel 40.3).

Liksom för personskador finns vissa begränsningar för den ersättning som transportören kan bli skyldig att betala när inskrivet resgodset går förlorat eller skadas eller vid dröjsmål vid utlämnandet

(artikel 41–43). Begränsningsbeloppen har höjts väsentligt, och i flera fall fördubblats, jämfört med CIV 1980.

I CIV 1999 behandlas fordon, dvs. motorfordon eller släpfordon som transporteras i samband med transport av resande, som en egen kategori av inskrivet resgods, och inte såsom tidigare som en form av vanligt inskrivet resgods. Liksom tidigare gäller dock i huvudsak samma ansvarsbestämmelser för fordon som för inskrivet resgods, med undantag för vissa specialbestämmelser (artikel 44–47).

När det gäller begränsningsbeloppet vid förlust av fordon har det inte skett någon höjning i CIV 1999; beloppet är alltså 8 000 SDR (artikel 45). Däremot har begränsningsbeloppet i fråga om skada på eller förlust av föremål som lämnats i fordonet, eller i förvaringsutrymmen, höjts till 1 400 SDR (artikel 46).

5.5.4 Den resandes ansvar

I artikel 53 finns bestämmelser om den resandes ansvar gentemot transportören. I korthet innebär bestämmelserna att den resande är ansvarig gentemot transportören för skada eller förlust som uppstår på grund av att resenären inte har följt de föreskrifter som har meddelats av tullmyndigheter eller andra förvaltningsmyndigheter. Den resande ansvarar också för skada eller förlust som uppstått på grund av att inskrivet resgods inte har märkts på rätt sätt eller att resenären inte har följt de särskilda bestämmelser som gäller vid transport av fordon eller farligt gods. Detsamma gäller för skador som orsakats av föremål eller djur som resenären har haft med sig.

Den resande kan undgå ansvar under förutsättning att den resande styrker att skadan orsakats av omständigheter som han eller hon inte hade kunnat undgå eller förebygga följderna av, även om han eller hon hade iakttagit den omsorg som krävs av en ansvarsmedveten resande.

Bestämmelserna om den resandes ansvar påverkar inte det ansvar som transportören har för dödsfall eller personskador och inte heller transportörens ansvar för handresgods, inskrivet resgods och fordon.

5.5.5 Hur och var anspråk ska framställas m.m.

Det finns inte något hinder mot att en skadeståndstalan mot den ansvarige transportören väcks vid domstol. Det finns också en reglering av hur krav kan framställas mot transportören utom rätta, som skiljer sig från den reglering som finns i CIV 1980.

Enligt CIV 1999 ska anspråk med anledning av transportörens ansvar för dödsfall eller personskada framställas skriftligen till den transportör mot vilken talan får väckas. Det innebär att anspråket kan riktas mot den transportör som det enligt transportavtalet åligger att fullgöra transporten på den sträcka där olyckshändelsen inträffade eller mot den transportör som faktiskt fullgjort transporten i fråga. Om en transport genomförs av flera efterföljande transportörer får ersättningsanspråk gällande dödsfall och personskada även framställas till den första eller sista transportören. I ett sådant fall får anspråk också riktas mot den transportör som har sitt huvudkontor i det land där den resande har sitt hemvist eller är stadigvarande bosatt eller vars filial eller agentur finns i det landet. En agents handlande likställs således med handlande av transportören när det gäller dessa bestämmelser (artiklarna 55.1, 56.1 och 26.5).

Andra slags anspråk med anledning av ett transportavtal, t.ex. ersättningskrav avseende inskrivet resgodset eller fordon, ska riktas mot den första eller sista transportören eller den transportör som genomförde den del av transporten under vilken den omständighet inträffade som talan grundas på. När det är fråga om efterföljande transportörer får anspråket riktas mot den transportör som skulle lämna ut resgodset eller fordonet – när denne med sitt medgivande är nämnd som transportör i resgodsetbeviset eller transportdokumentet – även om denne varken mottagit resgodset eller fordonet (artiklarna 55.2, 56.2 och 56.3).

I fråga om behörig domstol så får en talan föras vid domstolar i de medlemsstater som har utsetts av parterna genom överenskommelse eller vid en domstol i den stat på vars område svaranden har sin hemvist eller vanliga uppehållsort, sitt huvudkontor eller den agentur eller filial som har ingått transportavtalet. Talan får inte föras vid någon annan domstol (artikel 57.1). Om det pågår ett mål vid en behörig domstol eller en behörig domstol har meddelat dom i målet, får parterna inte på nytt väcka talan på samma grund, annat än om avgörandet inte kan verkställas i den stat där den nya

talans väcks (artikel 57.2). Det finns inte någon möjlighet att avvika från regleringen i CIV genom en mellanstatlig överenskommelse.

En talan om återbetalning av ett belopp som betalats på grund av transportavtalet får föras mot den transportör som har tagit emot detta belopp eller mot den transportör för vars räkning det har tagits emot. Ett ersättningskrav kan dock alltid göras gällande genom genkärsmål eller kvittningsinvändning mot en transportör som själv för talan mot en resande, om kravet grundar sig på samma transportavtal som transportörens huvudkärsmål. I den mån CIV ska tillämpas på den faktiske transportören får talan föras också mot denne. Om käranden har möjlighet att väcka talan mot flera transportörer eller faktiska transportörer och väljer att väcka talan mot någon av dem, faller rätten till talan mot de övriga bort (artikel 56).

Vidare finns bestämmelser om förlust av rätten att föra talan vid domstol i vissa fall. Rätten att föra talan på grund av transportörens ansvar för dödsfall eller personsador faller bort om inte den som har rätt till ersättning inom tolv månader från det att han eller hon fick kännedom om skadan meddelar skadefallet till någon av de transportörer till vilka ett anspråk kan framställas. Om ett sådant meddelande lämnas muntligen ska transportören tillhandahålla ett intyg om det muntliga meddelandet (artikel 58.1). Rätten att föra talan upphör dock inte om den som har rätt till ersättning inom tolv månadersfristen har riktat ett ersättningskrav mot någon av transportörerna i enlighet med CIV eller om den ansvariga transportören ändå inom denna tid fått kännedom om skadefallet. Detsamma gäller om meddelandet om skadefallet inte har lämnats i tid till följd av omständigheter som inte kan läggas den ersättningsberättigade till last eller om den som har rätt till ersättning visar att skadefallet orsakats av fel eller försummelse från transportörens sida (artikel 58.2). Tidsfristen har således förlängts jämfört med CIV 1980, där ett meddelande om skadefallet måste lämnas inom tre månader.

I andra avseenden har regleringen i CIV 1980 om hur krav får framställas mot transportören utom rätta och konsekvenserna av sådana framställningar behållits (artikel 49 om ränta och artikel 60 om preskription).

För att tillgodose kravet att den resande alltid ska veta vilken transportör han eller hon reser med på en viss sträcka och vem ett eventuellt skadeståndsanspråk ska riktas mot, ska transportören eller transportörerna anges med en numerisk kod på biljetten.

När det slutligen gäller behörig domstol i mål där en transportör för regresstalan mot en annan transportör är det inte längre endast domstolen i den ort där svaranden har sitt säte som är behörig. Också domstolen i det land där någon av transportörerna som deltar i transporten har sitt huvudkontor eller där en filial eller en agentur som ingått transportavtalet finns är behörig (artikel 63).

5.6 Enhetliga rättsregler för avtal om internationell transport av gods på järnväg (CIM)

5.6.1 Allmänt om CIM

CIM, bihang B, innehåller regler om internationell järnvägs-transport av gods. Här redogörs för de viktigaste ändringarna i förhållande till CIM 1980 samt ges en sammanfattande beskrivning av CIM:s centrala bestämmelser.

För en mer heltäckande redogörelse för CIM hänvisas till förarbetena till lagen om internationell järnvägstrafik (prop. 1984/85:33) och kommentarerna på OTIF:s hemsida (se avsnitt 5.5).

CIM har förenklats och kortats ner betydligt, men förenklingsarbetet har inte drivits lika långt som beträffande CIV. De viktigaste nyheterna är:

1. Tillämpningsområdet har ändrats och utvidgats. Linjesystemet har bara behållits till en del.
2. Befordringsskyldigheten har avskaffats och bestämmelserna ger större möjlighet för parterna att avtala om villkor.
3. Transportavtalet har frikopplats från fraktsedeln.
4. Transportören pekats uttryckligen ut som den som svarar mot transportkunden.
5. Ansvarsfrihetsgrunderna har förtydligats.
6. Det har införts en reglering av den faktiske transportörens ansvar.

CIM 1999 innehåller färre detaljerade bestämmelser än CIM 1980 för att avtalsparterna i större utsträckning ska kunna avtala om vissa villkor, t.ex. transportvägar och leveransfrister.

Syftet med moderniseringen av CIM var att harmonisera reglerna om internationell järnvägstransport med motsvarande regler för andra transportslag, särskilt med konventionen om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg (CMR). Detta syfte har uppnåtts till en del, men vissa skillnader finns fortfarande kvar. Ett skäl till skillnaderna är att transport på järnväg inte är helt jämförbar med transport på väg. Ett annat är att reglerna i CIM i vissa fall ändå är tydligare eller fördelaktigare för transportkunden.

Vissa bestämmelser har inte ändrats i jämförelse med motsvarande regler i CIM 1980. Det gäller bestämmelserna om värde- och leveransintresse (artiklarna 7.2, 34 och 35) och leveransfrister (artikel 16). Fysisk skada på godset på grund av dröjsmål ersätts enligt reglerna om dröjsmålsersättning (artikel 33). Ansvarsbegränsningsbeloppet (kilobegränsningen) har behållits på nivån 17 SDR (artikel 30.2). Transportören får dock åta sig ett mer långtgående ansvar (artikel 5).

CIM 1999 reglerar följande typer av godstransport på järnväg.

1. Den transportör som sluter transportavtalet med avsändaren utför själv hela transporten från avsändnings- till utlämningsorten.
2. Den transportör som sluter transportavtalet med avsändaren använder sig av efterföljande transportörer för att utföra transporten på en eller flera delar av transportsträckan (detta motsvarar det som gäller enligt CIM 1980). I ett sådant fall är den transportör som sluter transportavtalet och de efterföljande transportörerna solidariskt ansvariga för att villkoren i transportavtalet respekteras under alla delar av transportsträckan (artikel 26). Eftersom beföringskyldigheten har tagits bort måste den transportör som sluter avtalet se till att de efterföljande transportörerna ansluter sig till transportavtalet. Det kan uppnås genom ett föravtal med de efterföljande transportörerna. Om det inte framgår tillräckligt tydligt att den efterföljande transportören har anslutit sig till transportavtalet får det i stället anses vara fråga om en transport med en faktisk transportör, se nedan. En viss gråzon finns därför mellan systemet med efterföljande transportörer och det med faktiska transportörer.
3. Den transportör som sluter transportavtalet med avsändaren använder sig av en eller flera faktiska transportörer för att transportera godset hela eller delar av transportsträckan. De

faktiska transportörerna har varken något avtalsförhållande med avsändaren eller med mottagaren (artikel 3b). Den avtalslutande transportören är ansvarig gentemot avsändaren och mottagaren för hela transporten (artikel 27.1). En sådan transportör har regressrätt mot de faktiska transportörerna (artikel 50). Den faktiske transportören är då ansvarig endast för den del av transporten som denne har utfört. När och i den omfattning som både transportören och den faktiske transportören är ansvariga, är ansvaret solidariskt (artiklarna 27.2 och 27.4).

I CIM har införts en bestämmelse som föreskriver att transportören i förhållande till kunden inte kan undgå ansvar genom att hävda att skadan har orsakats av fel på infrastrukturen eller dess säkerhetssystem. I bestämmelsen anges att förvaltarna av järnvägsinfrastrukturen ska anses som personer som transportören anlitar för genomförandet av transporten och att transportören ansvarar för dem (artikel 40). Anspråk på ersättning mot såväl transportörerna som infrastrukturförvaltarna får göras gällande endast under de förutsättningar och med de begränsningar som föreskrivs i CIM (artikel 41).

5.6.2 Tillämpningsområdet

Tillämpningsområdet har ändrats och utvidgats i förhållande till 1980 års regler. I likhet med CMR-konventionen är CIM i princip tillämpligt oberoende av systemet med inskrivna linjer (listor). CIM är tillämpligt på alla avtal om transport av gods på järnväg mot betalning när platsen för avlämning av godset och den avsedda platsen för mottagandet av godset finns i två olika medlemsstater (artikel 1.1). Om endast en av dessa platser finns i en medlemsstat får parterna komma överens om att CIM ska tillämpas (artikel 1.2).

CIM är alltså bara tillämpligt när den internationella gods-transporten sker mot betalning. CIM kan dock på frivillig basis tillämpas på transporter som görs gratis, t.ex. hjälptransporter.

Inrikes transporter på väg eller inre vattenvägar omfattas av CIM endast om de kompletterar en internationell järnvägs-transport (artikel 1.3). Transporten på järnväg måste således vara gränsöverskridande för att CIM ska vara tillämpligt. Det gäller dock inte om en sjötransport eller en transport på en inre vattenväg vars linjer finns inskrivna på CIM-listan sker som komplement till

järnvägstransporten. Då är det tillräckligt att någon del av transporten är gränsöverskridande (artikel 1.4).

Till skillnad från CIM 1980 är CIM 1999 tillämpligt oberoende av om en fraktsedel har upprättats eller inte.

Det finns ett undantag från huvudregeln att CIM ska tillämpas på alla internationella järnvägstransporter. Om godset transporteras mellan stationer i två grannstater samtidigt som infrastrukturen förvaltas av en eller flera förvaltare som lyder under endast en av dessa stater, är transporten i stället underkastad nationell rätt (artikel 1.5). För Sveriges del utförs inte några transporter som faller inom denna kategori, alltså detsamma som gäller enligt CIV.

5.6.3 Befordringsskyldigheten tas bort

Enligt CIM 1980 fanns dels en befordringsskyldighet, dels en skyldighet att upprätta tariffer med särskilda villkor. Både befordringsskyldigheten och skyldigheten att upprätta tariffer är borttagna i CIM 1999. Eftersom järnvägsmarknaden numera är mer eller mindre avreglerad, får i stället marknadskrafterna styra. Några bestämmelser om när avtal om transport av gods på järnväg ska anses ha slutits mellan parterna finns inte i CIM 1999, utan den frågan regleras i nationell rätt. Från att godsbefordringsavtalet enligt CIM 1980 har varit ett realavtal, får det nu betraktas som ett konsensualavtal.

5.6.4 Fraktsedeln är inte längre en del av transportavtalet

Som en följd av att befordringsskyldigheten har tagits bort och att det inte regleras hur transportavtal ingås, har avtalet frikopplats från fraktsedeln. En fraktsedel ska visserligen fortfarande upprättas, men den utgör inte längre ett moment i ingåendet av transportavtalet. Inte heller påverkar avsaknaden av en fraktsedel avtalets existens eller giltighet (artikel 6.2). Fraktsedeln utgör endast ett skriftligt bevis om transportavtalets existens och innehåll (artikel 12).

En fraktsedel ska upprättas för varje sändning och får normalt bara avse en och samma vagn (artikel 6.6). Det ska också upprättas en fraktsedelsdubblätt där transportören intygar att godset har tagits emot. Dubbletten ska återlämnas till avsändaren (artikel 6.4).

Ett tredje exemplar av fraktsedel följer sedan med godset (jfr artikel 11.2). Fraktsedlar kan också upprättas i elektronisk form. En sådan fraktsedel har samma funktion och bevisvärde som motsvarande dokument i pappersform (artikel 6.9).

Det finns detaljerade bestämmelser om vilka uppgifter en fraktsedel ska innehålla (artikel 7). Liksom tidigare har transportören rätt att när som helst undersöka om godset svarar mot avsändarens uppgifter i fraktsedeln (artikel 11). Vidare är avsändaren fortfarande skyldig att bifoga handlingar och lämna information som behövs för att uppfylla krav från tullmyndigheter och andra myndigheter. Bestämmelserna har dock anpassats till CMR i viss utsträckning (artikel 15).

Avsändaren ansvarar för de kostnader och skador som transportören drabbas av på grund av att uppgifterna i fraktsedeln är oriktiga, otydliga, ofullständiga eller har förts in på fel ställe (artikel 8).

5.6.5 Transportörens ansvar för förlust av och skada på godset samt för skada till följd av dröjsmål med utlämnandet

Ansvarssystemet i CIM 1980 har i princip behållits när det gäller förutsättningarna för ansvar och under vilken tid transportören är ansvarig. I CIM 1999 slås dock fast att det är transportören, och inte som tidigare ”järnvägen”, som är ansvarig gentemot transportkunden.

Regleringen av transportörens ansvar i CIM följer samma principer som regleringen i CIV av transportörens ansvar för inskrivet resgods. Transportören ansvarar alltså för skada som uppkommer till följd av att godset helt eller delvis går förlorat eller skadas under transporten, dvs. från det att godset har tagits emot för transport till dess att det har lämnats ut, samt för skada till följd av dröjsmål med utlämningen (artikel 23.1).

Transportören ansvarar också för skador orsakade av den rullande materielen. Det finns möjlighet för transportören att föra en regresstalan mot den som tillhandahöll vagnen (se artikel 7 i CUV).

I fråga om gränsdragningen mellan förlust och dröjsmål finns även för godstransporter en konverteringsregel. Godset ska anses förlorat om det inte har lämnats ut till mottagaren eller ställts till dennes förfogande inom 30 dagar efter leveransfristens utgång

(artikel 29.1). Att den som har rätt att förfoga över godset tar emot ersättning för gods som anses förlorat behöver inte innebära att denne avstår från sin rätt att få ut godset. Om han eller hon begär att skriftligen bli underrättad om godset kommer till rätta inom ett år från det att ersättningen betalades, har den skadelidande rätt att på vissa villkor få godset utlämnat mot återbetalning av ersättningen (artiklarna 29.2 och 29.3).

Transportören är fri från ansvar om någon ansvarsfrihetsgrund föreligger (se artiklarna 23.2 och 23.3). Vissa grunder är mer privilegierade än andra för transportören.

De icke privilegierade ansvarsfrihetsgrunderna enligt CIM är i princip desamma som enligt CIV. Transportören är fri från ansvar i den utsträckning skadan, förlusten eller dröjsmålet med utlämningen beror på fel eller försummelse av den skadelidande, på en anvisning som den skadelidande har lämnat och som inte föranletts av fel eller försummelse på transportörens sida eller på fel i själva godset. Ansvarsfrihet föreligger också om skadan, förlusten eller dröjsmålet beror på någon omständighet som transportören inte hade kunnat undgå och vars följder transportören inte hade kunnat förebygga. För att undgå ansvar på dessa grunder måste transportören visa att förlusten, skadan eller dröjsmålet har orsakats av någon av dessa omständigheter (artikel 25.1).

De privilegierade ansvarsfrihetsgrunderna tar sikte på sådana situationer där det av olika skäl finns en större risk för en transportskada eller där det annars är rimligt att risken för skador bärs av den som har rätt att förfoga över godset. Dessa grunder är endast tillämpliga på transportskador, inte skador på grund av dröjsmål med leveransen. Regleringen innebär att transportören är fri från ansvar i den mån transportören kan visa att en ansvarsbefriande omständighet har förelegat. Det rör sig exempelvis om godset har transporterats i en öppen vagn, om nödvändig förpackning saknas, om godset är av ömtålig beskaffenhet eller om transporten gäller levande djur. Det kan också vara fråga om att godset har lastats av avsändaren eller lossats av mottagaren (artikel 23.3). Skadan ska alltså anses vara en följd av en sådan omständighet om transportören visar att skadan kan vara en följd av den. Denna presumtion bryts dock om den som har rätt till godset kan styrka att förlusten eller skadan inte alls eller inte uteslutande är en följd av en sådan risk (artikel 25.2).

Det finns också särskilda bestämmelser om ansvarighet vid transport av järnvägsfordon som gods (artikel 24).

5.6.6 Ersättningen vid förlust av eller skada på godset samt vid dröjsmål med utlämnandet

Ersättningen vid förlust av eller skada på godset beräknas enligt särskilda regler i CIM (artikel 30–32). Denna reglering avviker från allmänna regler för beräkning av skadeståndersättning. Vid förlust av gods beräknas ersättningen utifrån godsets värde på avsändningsorten vid den tidpunkt då godset togs emot för transport (artikel 30.1). I fråga om skada på transporterat gods beräknas ersättningen utifrån den minskning av godsets värde som skadan lett till (artikel 32). Ersättningsbeloppet beräknas med utgångspunkt i skillnaden i värde på avsändnings- respektive bestämmelseorten. CIM ger inte rätt till ersättning för följdskador, t.ex. produktionsförlust eller förlorad handelsvinst.

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 för transport, ska i stället marknadspriset utgöra grund för beräkningen. Med marknadspriset avses det pris som tillämpas vid regelmässig omsättning av varor av det slag transporten gäller. Om det inte finns något marknadspris, bestäms ersättningen utifrån det allmänna värdet på gods av samma slag och kvalitet på avsändningsorten vid den tidpunkt då godset togs emot. Med detta avses det värde som godset har för var och en, utan hänsyn till exempelvis affektionsvärde.

En del slags gods är sådant att det regelmässigt uppkommer ett visst svinn under transport. CIM innehåller särskilda regler om viktförluster för den sortens gods. Till den del svinnet vid transport inte överstiger en viss procentsats, är transportören fri från ansvar för svinnet (artikel 31.1). Det gäller dock inte om det visas att svinnet med hänsyn till omständigheterna inte kan hänföras till de orsaker som gör att svinnet godtas (artikel 31.2). Om godset helt har gått förlorat eller enskilda kollin har gått förlorade görs inte något avdrag för svinn när ersättningen ska beräknas (artikel 31.4).

Utöver det att transportören endast är skyldig att ersätta det förlorade eller skadade godsets värde gäller att transportörens ansvar är begränsat till ett belopp om 17 SDR per kilo av det förlorade eller skadade godsets bruttovikt. Beloppet har, trots penningvärdeförsämringen sedan år 1980, inte ändrats.

Vid skador som uppstått till följd av dröjsmål med leverans av godset är transportörens ansvar begränsat till fyra gånger transport-

avgiften (artikel 33.1). Ersättning utgår för alla typer av skador, även produktionsförluster och förlorad handelsvinst.

Om en förlust av eller skada på godset har uppkommit på grund av att dröjsmål föreligger, ska sådana skador ersättas enligt dröjsmålsreglerna.

Transportören förlorar rätten till ansvarsbegränsning om skadan har orsakats antingen i avsikt att vålla en sådan skada eller hänsynslöst och med insikt om att en sådan skada sannolikt skulle uppkomma (artikel 36).

5.6.7 Flera transportörer

Enligt CIM 1999 finns, liksom enligt tidigare enhetliga regler, ett gemensamt ansvar för efterföljande transportörer. Genom att ta emot godset och fraktsedeln blir en transportör part i transportavtalet och solidariskt ansvarig gentemot avsändaren och mottagaren av godset (artikel 26). Eftersom beföringsskyldigheten har tagits bort krävs det ett underliggande föravtal mellan transportörerna för att dessa ska ha en skyldighet att träda in i avtalet.

I förhållande till CIM 1980 har en ny bestämmelse om den faktiske transportörens ansvar införts i CIM 1999 (artikel 27). När en transportör helt eller delvis har anförtrott transporten till en faktisk transportör, ska transportören ändå vara ansvarig för den del av transporten som utförts av den faktiske transportören. Alla bestämmelser om transportörens ansvar i CIM gäller också den faktiske transportörens ansvar för den transport denne utfört. En särskild överenskommelse genom vilken transportören åtar sig förpliktelser som inte krävs enligt CIM eller avstår från rättigheter enligt CIM gäller dock en faktisk transportör endast om denne uttryckligen och skriftligen har godtagit det. Transportören och den faktiske transportören är solidariskt ansvariga gentemot avsändaren och mottagaren.

5.6.8 Framställande av anspråk

Ett anspråk som gäller något annat än återbetalning av ett tidigare betalt belopp eller betalning av efterkravsbelopp måste riktas mot den första eller den sista transportören eller mot den transportör som genomförde den del av transporten under vilken den omstän-

dighet inträffade som anspråket grundas på. Om transporten har utförts av flera efterföljande transportörer får ett anspråk riktas mot den transportör som ska lämna ut godset, förutsatt att denne med sitt medgivande är inskriven i fraktsedeln. Det gäller även om transportören varken har övertagit godset eller fraktsedeln. Om reglerna i CIM ska tillämpas på den faktiske transportören får ersättningskrav riktas också mot denne. Ett ersättningskrav kan framställas antingen som ett krav utom rätta eller vid domstol (artiklarna 43 och 45). Den av avsändaren och mottagaren som har rätt att förfoga över godset är normalt den person som också har rätt att föra talan (artikel 44).

Ett ersättningskrav kan alltid göras gällande genom genkärsmål eller kvittningsinvändning mot en transportör som själv för talan mot en transportkund, om kravet grundar sig på samma transportavtal som transportörens huvudkärsmål (artikel 45.5).

Om en transportkund har möjlighet att väcka talan mot flera transportörer eller faktiska transportörer och väcker talan mot en av dem, faller rätten att väcka talan mot de övriga bort (artikel 45.7).

Till skillnad från vad som gäller enligt CIM 1980, får en talan enligt CIM 1999 väckas vid domstolar i de medlemsstater som har utsetts av parterna genom överenskommelse. Talan får också föras vid en domstol i den stat där svaranden har sitt hemvist, sin vanliga uppehållsort, sitt huvudkontor eller där den filial eller agentur som har ingått transportavtalet är belägen. Vidare får talan föras vid en domstol i den stat där godset togs emot eller skulle ha lämnats ut. Talan får inte föras vid någon annan domstol (artikel 46).

Det finns särskilda bestämmelser om behörig domstol i mål om återkrav (artikel 51).

5.7 Reglementet om internationell järnvägstransport av farligt gods (RID)

RID-bihaget (bihang C), som behandlar farligt gods vid järnvägstransport, är mycket omfattande och här ges bara en kortfattad översikt över dess uppbyggnad.

Bihaget innehåller en allmän och en speciell del. Den senare är en bilaga till RID av teknisk karaktär. Fackutskottet för transport av farligt gods beslutar i fråga om förslag till ändringar av reglementet, dvs. såväl den allmänna som den speciella delen.

RID är till skillnad från vad som gällde tidigare inte beroende av ett transportavtal som är underkastat reglerna i CIM. RID är således tillämpligt på all internationell järnvägstransport av farligt gods på medlemsstaternas territorium. RID är också tillämpligt på annan transport än järnvägstransport i de fall CIM är tillämpligt om inte annat följer av de internationella bestämmelser som gäller för transport med annat transportmedel. Farligt gods som inte får transporteras enligt bilagan får inte heller tas emot för internationell transport (artikel 1).

RID ska inte tillämpas eller endast delvis tillämpas på transport av farligt gods som är undantagen enligt bilagan. Undantag får dock göras när det undantagnas mängd, beskaffenhet eller förpackning garanterar säker transport (artikel 2).

Huvudregeln är att farligt gods endast får transporteras på godståg (artikel 5). Farligt gods får dock transporteras på andra tåg om godset uppfyller bilagens villkor. Detsamma gäller för farligt gods som transporteras som handresgods, inskrivet resgods eller i fordon.

5.7.1 Den tekniska bilagan

Del 1 i bilagan till RID innehåller allmänna bestämmelser om transport av farligt gods på järnväg. Här finns definitioner, ansvarsbestämmelser och övergångsbestämmelser. Del 2 innehåller bestämmelser om klassificeringen av ämnen och föremål. Del 3 innehåller en förteckning över samtliga ämnen och föremål som finns upptagna i bilagan. För varje ämne som är med i förteckningen anges vilka bestämmelser som gäller för ämnet i form av koder. Del 4 innehåller bestämmelser om användning av förpackningar och tankar. Bestämmelser om avsändning av gods finns i del 5 och innehåller krav på märkning, etiketter, storetiketter och orangefärgade skyltar samt krav på dokumentation. Del 6 innehåller bestämmelser för tillverkning och provning av förpackningar, IBC-behållare (Intermediate Bulk Containers), storförpackningar och tankar. Bestämmelserna i del 7 är av mer generell karaktär och berör transport, lastning, lossning och hantering av farligt gods.

5.8 Enhetliga rättsregler för avtal om nyttjande av vagnar i internationell järnvägstrafik (CUV)

5.8.1 Allmänt

CUV är ett nytt bihang (bihang D) till COTIF 1999. Det innehåller bestämmelser för avtal om nyttjande av vagnar i internationell järnvägstrafik. De är tillämpliga i de fall då ett järnvägsföretag exempelvis hyr en järnvägsvagn av någon annan och reglerar situationer då vagnen orsakar skador eller det uppstår skador på vagnen. Flera av bestämmelserna är dispositiva.

Motsvarande reglering i COTIF 1980 fanns i reglementet om internationell järnvägsbefordran av privatvagnar (RIP), vilket var en bilaga till CIM 1980.

5.8.2 Tillämpningsområdet

Bestämmelserna i CUV tillämpas på bi- eller multilaterala avtal om nyttjande av järnvägsvagnar för utförande av transporter enligt CIV och CIM (artikel 1). Det innebär att om vagnen inte används för transport av gods eller passagerare, exempelvis förflyttning av tomvagnar, är CUV inte tillämpligt. Bestämmelserna tillämpas när järnvägsföretag använder varandras vagnar vid internationell transport, bl.a. i olika poolarrangemang. De är så generellt avfattade att de täcker också andra former av vagnuthyrning.

Med järnvägsföretag avses ett privat eller offentligt företag som har tillstånd att transportera personer eller gods och som ansvarar för dragkraften, dvs. loken (artikel 2).

5.8.3 Vagnmärkning

Den som tillhandahåller en vagn ska se till att det på vagnen finns uppgift om innehavaren samt i förekommande fall uppgift om det järnvägsföretag i vars vagnpark vagnen ingår och vagnens hemstation (artikel 3.1). Med innehavare avses det subjekt som i egenskap av ägare eller annars varaktigt ekonomiskt nyttjar en vagn som transportmedel (artikel 2).

5.8.4 Ansvar vid förlust av eller skada på en vagn

Det järnvägsföretag som nyttjar en vagn ansvarar för förlust av eller skada på vagnen eller tillbehör till vagnen om inte järnvägsföretaget visar att förlusten eller skadan inte har orsakats genom fel eller försummelse från dess sida (artikel 4.1). Järnvägsföretaget ansvarar dock inte för skada till följd av förlust av tillbehör till vagnen som inte finns angivna på vagnens långsidor eller i den inventarieförteckning som följer med vagnen (artikel 4.2).

Vid förlust av en vagn eller ett tillbehör till en vagn ska ersättningen begränsas till vagnens eller tillbehörens bruksvärde vid tiden och platsen för förlusten. Om det inte går att fastställa ska ersättningen begränsas till värdet vid den tidpunkt och den plats där vagnen ställdes till förfogande (artikel 4.3). Vid skada på en vagn eller dess tillbehör är ersättningen begränsad till reparationskostnaderna. Ersättningen får inte överstiga det belopp som skulle ha betalats vid en förlust av vagnen eller tillbehöret (artikel 4.4). Det är alltså inte möjligt att få ersättning för ren förmögenhets-skada.

Bestämmelserna är dispositiva och parterna kan komma överens om avvikelser från ansvarsregleringen (artikel 4.5).

Begränsningarna i järnvägsföretagets ansvar gäller inte om det visas att järnvägsföretaget orsakat skadan genom en handling eller underlåtenhet antingen i avsikt att vålla en sådan skada eller hän-synslöst och med insikt om att en sådan skada sannolikt skulle uppkomma (artikel 5). Denna bestämmelse är inte dispositiv.

5.8.5 Antagande om förlust av en vagn

Om en vagn saknas har den som har tillhandahållit vagnen rätt att under vissa förutsättningar anse vagnen som förlorad. Det krävs att innehavaren har begärt efterforskning av vagnen och att järnvägs-företaget inte har återlämnat den inom tre månader efter att begäran togs emot eller att det inte inom denna tid getts besked om var den befinner sig. Tremånadersfristen ska förlängas med den tid som vagnen har stått stilla på grund av en omständighet som järnvägsföretaget inte har kunnat påverka eller på grund av skada (artikel 6.1).

Om en vagn som har ansetts förlorad kommer till rätta efter det att ersättning har betalats får den som har rätt till vagnen begära att järnvägsföretaget mot återbetalning av ersättningen och utan kostnad återlämnar vagnen på hemstationen eller på annan överenskommen plats. Det måste dock ske inom sex månader efter det att den som har tillhandahållit vagnen tagit emot besked om att vagnen återfunnits (artikel 6.2). Om sådan begäran inte görs eller om vagnen kommer till rätta mer än ett år efter att ersättningen har betalats förfogar järnvägsföretaget över vagnen enligt de lagar som gäller på den ort där vagnen finns.

Bestämmelsen är dispositiv.

5.8.6 Ansvar för skador som orsakats av en vagn

Den som har tillhandahållit en vagn enligt CUV för att användas som transportmedel är ansvarig för skador som har orsakats av vagnen genom hans eller hennes fel eller försummelse. Denna reglering är dispositiv (artikel 7). Det finns inte angivet någon begränsning av skadeståndet. Ansvaret gäller endast i förhållande till järnvägsföretaget, dvs. avtalsparterna emellan. Ansvar gentemot tredje man kan följa av nationell rätt.

5.8.7 Övertagande av ansvar

Parterna kan avtala om att järnvägsföretaget får låta andra järnvägsföretag använda vagnen som transportmedel. I ett sådant fall får järnvägsföretaget avtala med de andra järnvägsföretagen att de ska överta ansvaret gentemot innehavaren vid förlust av eller skada på vagnen eller dess tillbehör. Järnvägsföretaget får vidare avtala med de andra järnvägsföretagen att endast innehavaren av vagnen ska vara ansvarig gentemot de andra järnvägsföretagen för skada som orsakats av vagnen, men att endast det järnvägsföretag som är innehavarens avtalspart ska ha rätt att göra de andra järnvägsföretagens rättigheter gällande. Innehavaren av vagnen måste ge sitt medgivande till att det träffas avtal av detta slag (artikel 8).

5.8.8 Ansvar för anställda och andra personer

Parterna ansvarar för den personal de anställer eller anlitar för att fullgöra sina avtalsförpliktelser. Om inte annat har avtalats ska förvaltarna av den infrastruktur som järnvägsföretaget använder vagnen på anses som personer vars tjänster järnvägsföretaget anlitar (artikel 9).

5.8.9 Andra grunder för anspråk

Om CUV är tillämpligt får ersättningsanspråk för förlust av eller skada på en vagn eller dess tillbehör endast göras gällande mot järnvägsföretaget under de förutsättningar och med de begränsningar som framgår av CUV och nyttjandeaftalet, oavsett vilken grund som åberopas. Detsamma gäller i den situationen att anspråket riktas mot någon som har övertagit ansvaret eller mot en anställd eller annan person som järnvägsföretaget ansvarar för (artikel 10).

5.8.10 Behörig domstol och bestämmelser om preskription

En talan som grundas på CUV får föras vid den domstol som parterna kommit överens om (artikel 11.1); s.k. prorogation är alltså tillåten i tvister enligt dessa regler. Prorogation behöver inte ske till en domstol i någon av medlemsstaterna.

Om parterna inte har träffat någon sådan överenskommelse ska domstolen i den medlemsstat där svaranden har sitt säte vara behörig. Om svaranden inte har sitt säte i någon medlemsstat ska domstolen i den medlemsstat där skadan uppkom vara behörig (artikel 11.2).

Preskriptionstiden för fordringar avseende förluster eller skador som grundas på CUV är tre år (artikel 12.1). När preskriptionstiden börjar löpa regleras i artikel 12.2; normalt när förlust av vagn upptäcks eller när skada orsakad av vagn inträffar.

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

5.9.1 Allmänt

CUI är ett nytt bihang till COTIF 1999 (bihang E). Det ska tillämpas på det avtal som träffas mellan en infrastrukturförvaltare och en transportör om nyttjande av infrastruktur för internationell järnvägstrafik. CUI reglerar i viss utsträckning vad avtalet mellan infrastrukturförvaltaren och transportören ska innehålla. Tanken är dock att parterna fortfarande till stor del ska styra avtalsinnehållet själva. Flera av bestämmelserna är utformade på samma sätt som i CIV och CIM.

5.9.2 Tillämpningsområdet m.m.

CUI är tillämpligt på alla avtal om nyttjande av järnvägsinfrastruktur som följer reglerna i CIV eller CIM. Det saknar betydelse om ersättning betalas för nyttjandet eller inte. CUI är tillämpligt också när järnvägsinfrastrukturen förvaltas eller nyttjas av stater eller statliga institutioner eller organisationer. Bestämmelserna reglerar dels infrastrukturförvaltarens och transportörens inbördes ansvar, dels ena partens ansvar i förhållande till den andra partens personal. CUI är däremot inte tillämpligt i fråga om transportörens eller infrastrukturförvaltarens ansvar i förhållande till sin egen personal eller tredje man (artikel 1). Dessa frågor regleras, såvitt gäller passagerare och varuägare, i CIV respektive CIM och, såvitt gäller andra tredje män, i nationell rätt.

Reglerna är tvingande och går inte att avtala bort om det inte särskilt anges. Parterna kan dock avtala om att ta på sig ett större ansvar eller ytterligare förpliktelser än de som föreskrivs i bihanget. När det gäller saksador finns det dessutom möjlighet att avtala om begränsning av ersättningsbeloppet (artikel 4). Det beror på att CUI, i motsats till CIM, inte har något begränsningsbelopp för saksador. Genom att bestämma ett högsta ersättningsbelopp för sådana skador kan parterna begränsa sin ansvarighet.

För att undvika långa och kostsamma olycksutredningar och rättsprocesser har avtalsparterna getts möjlighet att avtala om villkoren för att göra gällande skadeståndsanspråk eller att avstå

häriifrån (artikel 20). Dessa överenskommelser har verkan enbart mellan parterna och kan inte tilläggas verkan till nackdel för t.ex. parternas personal.

En medlemsstat har möjlighet att i viss utsträckning göra undantag från tillämpningen av CUI i fråga om reglerna om ansvar för personskador. En medlemsstat kan när som helst förklara att den inte kommer att tillämpa dessa bestämmelser på sina egna medborgare och utlänningar med hemvist i den staten (artikel 2).

5.9.3 Avtalets innehåll, form och varaktighet

Förhållandet mellan infrastrukturförvaltaren och transportören ska regleras i ett nyttjandeavtal (artikel 5).¹ Avtalet ska reglera de administrativa, tekniska och finansiella villkoren för nyttjandet av infrastrukturen.

Avtalet ska upprättas skriftligt eller i annan likvärdig form. För det fall detta inte sker eller om avtalet saknar någon av de uppgifter som det ska innehålla ska avtalet ändå anses giltigt. CUI ska i sådant fall ändå tillämpas på avtalet.

I artikel 7 regleras när och under vilka förutsättningar ett avtal får hävas.

5.9.4 Transportörens och infrastrukturförvaltarens särskilda skyldigheter

Transportören ska ha tillstånd att bedriva verksamhet som järnvägstransportör. Den personal som anställs och de fordon som används ska uppfylla säkerhetskraven. Infrastrukturförvaltaren har enligt CUI möjlighet att begära att transportören visar upp giltiga tillstånd och säkerhetsintyg (artikel 6.1), liksom att transportören har en tillräcklig ansvarsförsäkring eller har vidtagit motsvarande åtgärder (artikel 6.3). Transportören ska varje år genom intyg visa att ansvarsförsäkringen eller motsvarande fortfarande är giltig. Transportören ska vidare underrätta infrastrukturförvaltaren om varje händelse som kan inverka på tillståndens, säkerhetsintygens eller annan bevisnings giltighet (artikel 6.2).

¹ Detta är i praktiken detsamma som ett EU-rättsligt trafikeringsavtal (jfr 6 kap. 22 § järnvägslagen, 2004:519).

Parterna är skyldiga att informera varandra om varje händelse som kan hindra att avtalet fullgörs (artikel 6.4).

5.9.5 Grunder för uppsägning av avtalet

Såväl infrastrukturförvaltaren som transportören får säga upp avtalet med omedelbar verkan om motparten brutit mot någon av de väsentliga skyldigheterna i avtalet i fråga om säkerheten för personer eller gods.

Infrastrukturförvaltaren får också säga upp avtalet om transportören inte längre har tillstånd att bedriva järnvägstrafik, om personal eller rullande materiel inte uppfyller ställda säkerhetskrav, om transportören ligger efter med betalningen enligt vissa förutsättningar, eller om transportören inte har giltig ansvarsförsäkring eller underlåter att anmäla förhållanden som kan tänkas påverka giltigheten av tillstånd m.m.

Transportören kan å sin sida häva avtalet omedelbart om infrastrukturförvaltaren förlorar rätten att förvalta infrastrukturen.

Den part som har hävt ett avtal har rätt till ersättning från motparten för skada om inte motparten visar att skadan inte är en följd av fel eller försummelse från dennes sida (artikel 7.4).

I fråga om vissa av hävningsgrunderna kan parterna avtala om avvikelser.

5.9.6 Infrastrukturförvaltarens och transportörens ansvar för skador

Infrastrukturförvaltaren ansvarar för vissa skador som drabbar transportören eller dennes personal i samband med nyttjandet av infrastrukturen och som beror på infrastrukturen (artikel 8.1). Transportören är å sin sida ansvarig för vissa skador som drabbar infrastrukturförvaltaren eller dennes personal och som orsakats av de transportmedel som använts, de personer som befordrats eller det gods som transporterats (artikel 9.1). Ansvar är oberoende om fel eller försummelse föreligger på den ansvariga partens sida. Den ansvarige kan undgå ansvar om den visar att en ansvarsfrihetsgrund föreligger. Därutöver är parterna normalt inte ansvariga för skador som orsakats av en atomolycka (artikel 17).

Ansvaret omfattar dels dödsfall och personskador, dels sakskador som drabbar den andre parten eller dennes personal. Med sakskador avses skador på exempelvis spåranläggningar eller fordon.

Infrastrukturförvaltaren svarar därutöver för ekonomisk skada för transportören till följd av skadestånd som transportören ska betala enligt CIV och CIM.

CUI innehåller också bestämmelser enligt vilka avtalsparterna närmare kan reglera om och i vilken utsträckning en part ska svara för förlust eller skada som motparten orsakats genom försening eller driftstörning (artiklarna 8.4 och 9.4).

5.9.7 Ansvarsfrihetsgrunder för infrastrukturförvaltaren

Ansvarsfrihetsgrunderna i CUI har fått sin utformning efter dem i CIV och CIM.

Vid personskada eller ekonomisk skada till följd av skadestånd som transportören ska betala enligt CIV är infrastrukturförvaltaren fri från ansvar i tre situationer (artikel 8.2). Det är om den händelse som gett upphov till skadan orsakats av omständigheter som inte kan hänföras till själva järnvägsdriften och som infrastrukturförvaltaren inte hade kunnat undgå eller förebygga följderna av även om förvaltaren hade iakttagit den omsorg som omständigheterna påkallade. Vidare är det om den händelse som gett upphov till skadan beror på fel eller försummelse av den person som lidit skadan. Slutligen ska infrastrukturförvaltaren vara fri från ansvar om den händelse som gett upphov till skadan beror på ett sådant beteende av tredje man som förvaltaren inte hade kunnat undgå eller förebygga följderna av även om förvaltaren hade iakttagit den omsorg som omständigheterna påkallade.

Vid sakskada och ekonomisk skada till följd av skadestånd som transportören ska betala enligt CIM är infrastrukturförvaltaren fri från ansvar om skadan har orsakats genom fel eller försummelse från transportörens sida eller genom en order från transportören som inte beror på förvaltaren eller på grund av omständigheter som förvaltaren inte hade kunnat undgå eller förebygga följderna av.

5.9.8 Ansvarsfrihetsgrunder för transportören

Transportören kan undgå ansvar för personskada om händelsen som gett upphov till skadan orsakats av omständigheter som inte kan hänföras till själva järnvägsdriften och som transportören inte hade kunnat undgå eller förebygga följderna av även om transportören hade iakttagit den omsorg som omständigheterna påkallade. Vidare är transportören fri från ansvar i den utsträckning som den händelse som gett upphov till skadan beror på fel eller försummelse från den som lidit skadan. Slutligen är transportören fri från ansvar om händelsen som gett upphov till skadan beror på ett sådant beteende av tredje man som transportören inte hade kunnat undgå eller förebygga följderna av även om transportören hade iakttagit den omsorg som omständigheterna påkallade (artikel 9.2).

Vid sakskada ska transportören vara fri från ansvar när skadan eller förlusten orsakats genom fel eller försummelse från infrastrukturförvaltarens sida eller genom en order av förvaltaren som inte beror på transportören eller av omständigheter som inte transportören hade kunnat undgå eller förebygga följderna av.

5.9.9 Samverkande skadeorsaker

Ibland kan en skada bero på flera samverkande orsaker för vilka ansvaret ligger på olika parter. I ett sådant fall ska varje part endast vara ansvarig i den utsträckning skadan kan hänföras till orsaker som den parten ansvarar för. Om det inte går att avgöra i vilken grad olika omständigheter medverkat till skadan ska vardera parten stå för den skada som parten själv har lidit (artiklarna 10.1 och 10.2).

5.9.10 Ersättningen vid dödsfall och personskada och begränsningar i ersättningen m.m.

Bestämmelserna i CUI om vad ersättningen vid dödsfall och personskada omfattar motsvarar dem som finns i CIV. Detsamma gäller i fråga om förlust av rätten att åberopa begränsning av skadeståndsansvaret (artikel 11–15).

5.9.11 Omräkning och ränta

Om ersättningen ska omräknas till utländsk valuta ska beräkningen göras enligt kursen den dag och på den plats ersättningen betalas (artikel 16.1).

Den skadelidande får begära ränta på ersättningsbeloppet, beräknad till fem procent per år från och med den dag då ett förlikningsförfarande inleddes, skiljeförfarande enligt avdelning C i grundfördraget påkallades eller talan väcktes vid domstol (artikel 16.2).

5.9.12 Andra grunder för anspråk

Om CUI är tillämpligt får anspråk på ersättning mot infrastrukturförvaltaren eller transportören endast göras gällande under de förutsättningar och med de begränsningar som föreskrivs i CUI, oavsett vilken grund som åberopas (artikel 19.1).

Detsamma gäller även i fråga om en talan mot en transportörs eller infrastrukturförvaltares personal (artikel 19.2). Syftet med denna s.k. Himalayabestämmelse, ursprungligen hämtad från den internationella vägtransportkonventionen (se artikel 28 CMR) är att hindra att en skadelidande kringgår ansvarsfrihetsgrunderna och begränsningsrätten genom att väcka talan mot anställda eller annan personal som förvaltaren eller transportören svarar för.

5.9.13 Behörig domstol, rätt till återkrav och preskription

En talan som grundas på CUI får föras vid domstolar i de medlemsstater som parterna har kommit överens om. Om parterna inte har avtalat något annat är domstolarna i den medlemsstat där infrastrukturförvaltaren har sitt säte behöriga (artikel 24). Det gäller oavsett om förvaltaren är kärke eller svarande. Skälet härför är att det har bedömts ändamålsenligt att vara på den plats där olyckan inträffat med hänsyn till infrastrukturens skiftande tekniska egenskaper i de olika medlemsstaterna.

Avtalsparterna kan komma överens om förlikningsförfaranden eller att man ska vända sig till en sådan skiljenämnd som anges i avdelning V i grundfördraget (artikel 22).

Bestämmelsen om rätt till återkrav i artikel 23 motsvarar artikel 51 i CIM och artikel 63 i CIV och syftar till att hindra skilda

regressförfaranden. Det innebär att en infrastrukturförvaltare mot vilken återkrav riktas inte får bestrida det befogade i en betalning som transportören gjort på grundval av CIM eller CIV, om ersättningsbeloppet fastställts av domstol och infrastrukturförvaltaren har blivit underrättad på rätt sätt om stämningsansökan samt fått tillfälle att inträda som intervenient i målet.

Preskriptionstiden för fordringar som grundas på CUI är tre år och börjar löpa från den dag då skadan inträffade. Om en person avlidit är preskriptionstiden tre år från dagen för dödsfallet, men maximalt fem år från olyckstillfället. Även efter utgången av den treåriga preskriptionstiden kan ett regresskrav inledas av en person som har hållits ansvarig under förutsättning att det framställs inom den tid som är fastställd i lag i den stat där talan förs. Tidsfristen får dock inte understiga nittio dagar från dagen då den som för talan om återkrav har betalat kravet eller själv delgetts stämning (artikel 25).

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

I APTU, bihang F som är nytt, finns bestämmelser om förfarandet för att validera tekniska standarder och för att anta UTP:er (enhetliga tekniska föreskrifter) för järnvägsmateriel avsedd att användas i internationell trafik. Här ges en mycket översiktlig beskrivning av bihanget.

Det övergripande syftet med APTU är att möjliggöra järnvägs trafik över nationsgränserna samt att bidra till att tillvarata säkerheten och tillgängligheten i den trafiken. Hänsyn ska också tas till miljöskyddet och folkhälsan. Syftet uppnås genom att medlemsstaterna ser till att tekniska system och komponenter som är nödvändiga för internationell trafik utformas enligt vissa standarder som gör det möjligt att använda systemen och komponenterna för hela den tilltänkta trafiken (interoperabilitet eller driftskompatibilitet).

Det tekniska expertutskottet utarbetar och godkänner tekniska standarder och normer för järnvägsmateriel som ska användas i internationell trafik.

5.11 Enhetliga rättsregler för tekniskt godkännande av järnvägsmateriel som används i internationell trafik (ATMF)

Bihanget ATMF, bihang G som även det är nytt i COTIF 1999, innehåller bestämmelser om tekniskt godkännande av järnvägsmateriel som används i internationell trafik, exempelvis vagnar och lok. Här ges en kortfattad beskrivning av ATMF.

Syftet med ATMF är att möjliggöra järnvägstrafik över nationsgränserna genom en gemensam teknisk godkännandeordning. Liksom i fråga om APTU är kravet på interoperabilitet/driftskompatibilitet centralt.

Det tekniska godkännandet av järnvägsfordon och annan järnvägsmateriel för användning i internationell trafik ska åligga den nationella eller internationella myndighet som är behörig på området enligt gällande regler i varje medlemsstat. På sikt kommer internationella standarder att utarbetas, vilket innebär att det inte alltid kommer att vara nödvändigt med nationella godkännandeordningar. I samband med ett godkännande enligt ATMF utfärdas ett intyg om godkännande. Ett register över fordon som är godkända för internationell trafik upprättas av OTIF.

6 Tillträde till COTIF 1999

6.1 Tillträdesfrågan

Förslag: Sverige ska tillträda protokollet av den 3 juni 1999 om ändring av fördraget om internationell järnvägstrafik (COTIF) av den 9 maj 1980.

Järnvägsutredningen föreslog i sitt slutbetänkande (SOU 2004:92 s. 165 f.) att Sverige skulle tillträda protokollet av den 3 juni 1999 om ändring av fördraget om internationell järnvägstrafik (COTIF) av den 9 maj 1980 (ändringsprotokollet). Järnvägsutredningen motiverade det med att Sverige sedan länge deltagit i det internationella samarbetet på järnvägsområdet och tillträtt COTIF 1980. Vidare angav Järnvägsutredningen att ändringsprotokollet skrivits under av Sverige samt att det reviderade fördraget i huvudsak var tillfredsställande från svensk synpunkt. Järnvägsutredningen förde också fram det fördjupade samarbetet inom EU som ett skäl för Sverige att tillträda protokollet.

Den omständigheten att EU-samarbetet fördjupats ytterligare sedan Järnvägsutredningen lade sitt förslag talar än mer för att Sverige bör tillträda ändringsprotokollet. Detta särskilt mot bakgrund av att delar av CIV i COTIF 1999 redan tillämpas i Sverige på grund av att passagerarförordningen har börjat tillämpas (se avsnitt 4.4). Sedan Järnvägsutredningen lämnade sitt förslag har flera av bihangen (CIM, RID, CUI, APTU och ATMF) ändrats för att vara helt i linje med motsvarande EU-lagstiftning. EU har därefter själv blivit medlem av OTIF och tillträtt protokollet den 1 juli 2011, vilket ytterligare talar för att Sverige bör tillträda COTIF 1999. EU-kommissionen har också gett uttryck för uppfattningen att dess medlemsstater som en följd av EU-medlemskapet måste tillträda konventionen.

Därutöver tillkommer att Sverige sedan den 12 januari 2007 de facto tillämpar RID i dess lydelse enligt COTIF 1999. Detta följde

av Sveriges skyldighet enligt Rådets direktiv nr 96/49 EG av den 23 juli 1996 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om transport av farligt gods på järnväg. Sverige kan emellertid inte delta i fackutskottet RID fullt ut förrän Sverige tillträder COTIF 1999.

På godssidan används också redan i dag s.k. GCU (General Contract of Use) som i huvudsak bygger på regleringen i CUV.

Sammantaget finns det alltså mycket starka skäl för att Sverige bör tillträda ändringsprotokollet.

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

6.2 Reservationer och andra avvikelser från COTIF

6.2.1 Inga reservationer mot vissa bihang

Bedömning: Sverige bör ansluta sig till samtliga bihang till COTIF 1999. Sverige bör inte göra något undantag från tillämpligheten av vissa regler i COTIF 1999.

Innan EU tillträdde COTIF 1999 var EU:s medlemsstater tvungna att i enlighet med artikel 42 i grundfördraget deklarerat att de inte skulle tillämpa tre av bihangen eftersom det som reglerades i bihangen föll under unionens kompetens. I samband med EU:s tillträde förhandlades dock en s.k. frikopplingsklausul fram, där det framgår att unionsrätten har företräde i den mån det finns någon unionsrätt på området.¹ I samband härmed förhandlade OTIF också fram relativt omfattande ändringar av de bihang som skilde sig från EU-rätten. Det har medfört att merparten av de EU-medlemsstater som vid tillträdet av COTIF 1999 avgav en deklaration, numera har återtagit denna. För Sveriges del finns givetvis inget skäl att göra en motsvarande deklaration vid ett tillträde sedan EU tillträtt COTIF 1999.

¹ Se www.otif.org och dels avtalet mellan EU och OTIF, dels EU:s deklaration i samband med tillträdet.

6.2.2 Anmälan av CIV- och CIM-linjer till sjöss

Förslag: Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer ska meddela OTIF vilka linjer som ska införas respektive avföras från respektive lista.

Bedömning: Sverige bör i samband med ett tillträde till ändringsprotokollet anmäla vissa linjer till sjöss som CIV- och CIM-linjer enligt artikel 24.1 i grundfördraget.

En medlemsstat har enligt artikel 24.1 i grundfördraget möjlighet att anmäla vissa linjer till sjöss till OTIF:s generalsekreterare. Linjerna förs sedan in i en CIV- eller CIM-lista. Effekten av att en linje förs in i en lista är att CIV respektive CIM blir tillämpliga också på en till järnvägstransporten anslutande sjötransport. Det förutsätter dock att transporten som helhet har en internationell karaktär och omfattas av ett enda avtal (artikel 1.3 CIV och artikel 1.4 CIM). Det kan röra sig om dels tågfärjelinjer där hela järnvägsagnar med passagerare eller gods transporteras, dels tågfärjelinjer som endast tar passagerare eller gods.

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

Sverige har redan i dag anmält ett antal CIV- respektive CIM-linjer under COTIF 1980. Enligt utredningens uppfattning finns det inget som talar för att dessa linjer inte ska vara anmälda under COTIF 1999. Sverige bör således i samband med ett tillträde till ändringsprotokollet anmäla vissa linjer till sjöss som CIV- och CIM-linjer. En sådan anmälan får betraktas som ett förvaltningsrättsligt beslut och inte som normgivning. Det torde därför inte krävas något särskilt bemyndigande från riksdagens sida för en sådan anmälan. För tydlighets skull ska dock i lag anges att regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer ska meddela generalsekreteraren i OTIF vilka linjer som ska införas i respektive avföras från CIV- respektive CIM-listan.

6.2.3 Inget undantag för egna medborgare eller personer med hemvist i Sverige

Bedömning: Sverige bör inte göra undantag för egna medborgare och utlänningar med hemvist i Sverige från tillämpningen av reglerna om transportörens ansvar i fall då resande dödas eller skadas (artikel 2 CIV och artikel 2 CUI).

Enligt artikel 2 CIV finns det en möjlighet att undanta en stats egna medborgare och utlänningar med hemvist i den staten från tillämpningen av reglerna om transportörens ansvar i fall då resande dödas eller skadas.

Sverige gjorde ett motsvarande förbehåll enligt COTIF 1980. I Järnvägsutredningens slutbetänkande resoneras kring för- respektive nackdelarna med ett sådant förbehåll (SOU 2004:92 s.169 f.). Järnvägsutredningen konstaterade då att ett sådant förbehåll med stor sannolikhet är diskriminerande mot utlänningar som saknar hemvist i Sverige. Även i övrigt ansåg Järnvägsutredningen att det saknades skäl att göra undantag från CIV:s tillämplighet. Detsamma gällde enligt Järnvägsutredningen undantagsmöjligheten i artikel 2 CUI, som korresponderar med regeln i CIV.

Utredningen gör samma bedömning som den Järnvägsutredningen gjorde.

6.2.4 Sverige ska tillämpa bestämmelsen om skiljenämnd

Bedömning: Sverige bör inte förbehålla sig rätten att inte tillämpa artikel 28 i grundfördraget om skiljenämnd.

Stater som ansluter sig till COTIF 1999 kan förbehålla sig rätten att inte tillämpa artikel 28 i grundfördraget om skiljenämnd. Liksom Järnvägsutredningen (SOU 2004:92 s.168) anser utredningen att det saknas skäl att göra ett sådant förbehåll.

7 Införlivande av COTIF 1999 i svensk rätt

7.1 Metoder för införlivande av internationella överenskommelser i svensk rätt

I Sverige krävs det att en internationell överenskommelse införlivas med nationell rätt för att bli gällande i förhållande till enskilda. Detta sker genom ett beslut av riksdagen, ofta genom ett beslut om en lag. Den folkrättsliga bundenheten anses alltså inte inträda omedelbart vid undertecknandet av överenskommelsen. Först sedan konventionen har införlivats kan Sverige på det internationella planet lämna samtycke till att vara bunden av en internationell överenskommelse, vanligen genom s.k. ratifikation. Detta brukar kallas att en stat är dualistisk. I monistiska stater utgör ett internationellt fördrag omedelbart en del av den interna rätten i och med att fördraget undertecknas eller på föreskrivet sätt ges till känna.

Traditionellt finns två metoder för att införliva internationella överenskommelser i svensk rätt: transformering och inkorporering. Transformering innebär att en överenskommelses bestämmelser görs om till svensk lag. En annan form av transformering 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. Det är då den svenska versionen som blir gällande svensk lag. Om gällande rätt anses stå i full överensstämmelse med konventionen, är det tillräckligt att konstatera att så är fallet – så kallad normharmoni.

Inkorporering innebär att överenskommelsen görs direkt tillämplig genom en särskild lag eller annan författning. I inkorporeringslagen kan då anges vilka eventuella val som görs om det finns alternativa lösningar. När inkorporeringsmetoden används blir den autentiska konventionstexten – på ett eller flera språk – gällande författningstext i svensk rätt. Beträffande konventioner

som saknar svensk autentisk text brukar som ett hjälpmedel en översättning till svenska publiceras vid sidan av de autentiska texterna.

Båda metoderna har sina för- respektive nackdelar. Transformation är vanligast i svensk lagstiftning. Fördelen anses vara att bestämmelsen uttrycks på ett normalt svenskt författningsspråk, vilket sannolikt underlättar tillämpningen av bestämmelsen. Det finns å andra sidan en risk för att författningstexten inte exakt uttrycker överenskommelsens innebörd. Internationella överenskommelser är resultatet av kompromisser mellan olika positioner, vilka inte så lätt låter sig tolkas. En internationell överenskommelse som transformeras tolkas i ett extra led i och med att överföringen till svenskt författningsspråk innefattar en tolkning av konventionen. När författningen sedan tillämpas finns det en viss risk för att en sådan tillämpning avviker från vad de fördragsslutande parterna har avsett. Likaså finns en risk att domstolar och myndigheter i de olika konventionsstaterna tolkar konventionen på olika sätt. Oftast eftersträvas dock en konventionskonform tolkning av författningar som har sin bakgrund i en internationell överenskommelse. Inkorporeringens fördelar är i princip desamma som transformeringens nackdelar och tvärtom.

Inom transporträtten är det relativt vanligt med inkorporering. Montrealkonventionen, som inkorporerades genom lagen (2010:510) om lufttransporter, är ett exempel på inkorporering. Denna metod har även valts för att införliva de sjörättsliga fondkonventionerna från år 1971 och 1992 samt 2003 års fondprotokoll med den svenska rättsordningen, se lagen (2005:253) om ersättning från de internationella oljeskadefonderna. Genom lagen (1985:193) om internationell järnvägstrafik införlivades de delar av COTIF 1980 som innehåller bestämmelser som riktar sig till myndigheter och enskilda, med vissa undantag, genom inkorporering i svensk rätt.

Valet av metod får göras efter vad som är mest lämpligt i varje enskilt fall.

7.2 Lagen om internationell järnvägstrafik ska ändras

Förslag: Lagen (1985:193) om internationell järnvägstrafik ändras så att den inkorporerar COTIF 1999 med bihangen A (CIV), B (CIM), D (CUV) och E (CUI).

Järnvägsutredningen föreslog att bihangen A (CIV), B (CIM) och D (CUV) skulle införlivas i svensk rätt genom en inkorporering i järnvägslagen (2004:519). Trots att det fanns skäl som talade emot en inkorporering, t.ex. att bestämmelserna i CIV och CIM riktade sig mot en förhållandevis stor krets intressenter, ansåg Järnvägsutredningen att skälen som talade för en inkorporering övervägde. Skälen för inkorporering var att reglerna i 1980 års CIV och CIM införlivades genom inkorporering och att det inte syntes ha medfört några olägenheter. Vidare anfördes att COTIF 1999 endast omfattade internationella transporter, liksom att det genom EU:s tillträde ändå skulle finnas en officiell svensk översättning av fördraget.

I fråga om CUI var Järnvägsutredningens förslag att det skulle transformeras till svensk rätt och skälet för det var att Järnvägsutredningen föreslog att det bihanget också skulle tillämpas på inrikes trafik.

I utredningens uppdrag i detta skede ingår inte att lämna förslag som rör inrikes trafik. Enligt utredningen faller det sig då naturligt att behandla CUI på samma sätt som övriga bihang. I fråga om vilken metod som är lämpligast för ett svenskt införlivande gör utredningen samma bedömning som den Järnvägsutredningen gjorde. Visserligen talar det faktum att CIV, CIM och CUV reglerar förhållanden mellan enskilda emot en inkorporering, men som Järnvägsutredningen anförde har inte den tidigare inkorporeringen syntts utgöra någon olägenhet. Som anfördes i lagstiftningsärendet när COTIF 1980 införlivades är bestämmelserna så fullständiga och entydigt formulerade att de utan kompletterande föreskrifter kan tjäna som rättsnorm för de slutliga adressaterna (prop. 1984/85:33 s. 206). Ytterligare ett starkt skäl för inkorporering är att stora delar av CIV redan tillämpas som svensk rätt genom passagerarförordningen. Sverige varken kan eller får lagstifta på det område som täcks av den förordningen. Förordningen omfattar en mycket stor del av såväl internationell som inrikes transport av passagerare.

Det framstår då som mindre lämpligt att transformera bestämmelserna till svensk rätt. Sammantaget anser utredningen därför att inkorporeringsmetoden bör väljas.

När det sedan gäller hur bihangen ska inkorporeras gör utredningen en annan bedömning än den Järnvägsutredningen gjorde. I utredningens inledande uppdrag, som redovisas i detta delbetänkande, ingår enbart att lämna förslag på lagändringar som behövs för ett tillträde till COTIF 1999 eller som annars bedöms lämpliga. I detta skede avser utredningen därför att lämna endast sådana förslag som rör den internationella trafiken. Det framstår då som lämpligare att ändra den nuvarande lagen om internationell järnvägstrafik än att föregå ett eventuellt helhetsgrepp på järnvägs-lagstiftningen. Utredningen föreslår därför att lagen om internationell järnvägstrafik ändras så att den inkorporerar COTIF 1999 med bihangen A (CIV), B (CIM), D (CUV) och E (CUI). Dessa bihang utgörs i huvudsak av civilrättsliga regleringar. I fråga om de offentligrättsliga regleringarna i övriga bihang, är det utredningens uppfattning att de inte bör inkorporeras i lagen om internationell järnvägstrafik, utan att de bör behandlas på annat sätt (se nedan avsnitt 7.3).

Liksom tidigare ska en svensk översättning publiceras tillsammans med den engelska och den franska versionen av fördragstexten.

Det finns EU-rättslig lagstiftning som delvis reglerar samma område som några av de inkorporerade bihangen. Som en upplysning ska den förordning som finns på området anges i lagtexten.

7.2.1 Bestämmelsen om SDR i grundfördraget införlivas genom transformering

Förslag: Bestämmelsen om särskilda dragningsrätter (SDR) i grundfördraget transformeras till svensk rätt och tas in i lagen (1985:193) om internationell järnvägstrafik.

I grundfördraget finns föreskrifter som riktar sig mot de fördragslutande staterna och endast berör deras inbördes rättigheter och skyldigheter. Av detta slag är t.ex. de bestämmelser som reglerar verksamheten för OTIF. Utredningen delar Järnvägsutredningens slutsats att dessa bestämmelser inte behöver införlivas med svensk rätt.

Bestämmelserna om nationell rätt, särskilda dragningsrätter och tilläggsbestämmelser (artikel 8–10) är gemensamma för alla bihangen och har flyttats från bihangen till grundfördraget. Artiklarna om nationell rätt och tilläggsbestämmelser är sådana att de inte behöver införlivas med svensk rätt.

Järnvägsutredningen föreslog att artikeln om särskilda dragningsrätter, med undantag för de delar som behandlar vad som gäller för stater som inte är medlemmar av internationella valutafonden, införlivas med svensk rätt, likaså genom transformering (SOU 2004:92 s. 173 f.).

Utredningen delar Järnvägsutredningens uppfattning om att bestämmelsen om särskilda dragningsrätter bör införlivas med svensk rätt genom transformering. Redan i dag tillämpas bestämmelser om särskilda dragningsrätter genom att passagerarförordningen, som i sin tur införlivat denna bestämmelse i CIV, tillämpas. Det finns enbart av den anledningen skäl att i svensk lag förtydliga vad som avses med särskilda dragningsrätter.

7.2.2 Artiklarna 11, 12 och 32 i grundfördraget införlivas genom inkorporering

Förslag: Bestämmelserna om ställande av säkerhet, verkställande av domar, kvarstad och utmätning, preskription och verkställighet i artiklarna 11, 12 och 32 i grundfördraget införlivas i svensk rätt genom inkorporering.

Bedömning: Den tidigare kompletterande bestämmelsen om hur en ansökan om erkännande eller verkställighet ska behandlas bör behållas.

Artiklarna 11, 12 och 32 i grundfördraget innehåller vissa processrättsliga bestämmelser. I artikel 11 finns ett förbud mot att kräva säkerhet för rättegångskostnader vid rättsliga förfaranden som grundas på CIV, CIM, CUV eller CUI. Artikel 12 reglerar verkställande av domar samt när kvarstad och utmätning får äga rum. Slutligen finns i artikel 32 bestämmelser om preskription och verkställighet. Samtliga dessa bestämmelser är föreskrifter som riktar sig till enskilda och myndigheter. De måste därför införlivas i svensk rätt.

Järnvägsutredningen föreslog att Sverige, liksom tidigare, ska införliva bestämmelserna om erkännande och verkställighet av domar och skiljedomar, avbrytande av preskription samt om kvarstad och utmätning (artiklarna 12 och 32 i grundfördraget) genom transformering.

När det gäller de processrättsliga bestämmelserna gör utredningen en annan bedömning än den Järnvägsutredningen gjorde.

Det faktum att man tidigare transformerat dessa bestämmelser är inte skäl nog att fortsätta göra det. Bestämmelserna är inte oklara och det går lika bra att tillämpa dem direkt. Inte heller är dessa bestämmelser de enda som hänvisar till nationell rätt, varför inte heller det är ett skäl för transformering. Det finns också tidigare exempel där processrättsliga bestämmelser inte har transformerats, t.ex. när Montrealkonventionen införlivades i svensk rätt. Sammanfattningsvis anser utredningen att det saknas skäl för att transformera dessa bestämmelser.

De processrättsliga bestämmelserna i såväl grundfördraget (artikel 12) som i bihangen (artiklarna 57, 63.4 och 63.5 CIV, artikel 46, 51.4 och 51.5 CIM, artikel 11 CUV samt artiklarna 20 och 24 CUI) tar upp frågor om behörig domstol och verkställighet som även regleras i Rådets förordning (EG) nr 44/2001 av den 22 december 2000 om domstols behörighet och om erkännande och verkställighet av domar på privaträttens område (Bryssel I-förordningen). Detsamma kommer att gälla enligt en omarbetad version av förordningen (Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1215/2012 av den 12 december 2012 om domstols behörighet och om erkännande och verkställighet av domar på privaträttens område. Den börjar tillämpas den 10 januari 2015.). Bestämmelsen i artikel 3.2 i grundfördraget respektive frikopplingsklausulen i avtalet mellan EU och OTIF ger EU:s medlemsstater rätt att avvika från konventionen vid en krock mellan EU:s rättsakter och konventionen. Den sagda klausulen leder till att Bryssel I-förordningens regler ska gå före de processuella reglerna i COTIF 1999 i den mån samma frågor behandlas.

Emellertid framgår av artikel 71 Bryssel I-förordningen att förordningen inte ska inverka på konventioner som medlemsstaterna har tillträtt och som på särskilda områden reglerar domstolars behörighet eller erkännande eller verkställighet av domar. Vidare sägs att om det i en konvention, som reglerar ett särskilt område och som har tillträtts av såväl ursprungsmedlemsstaten som av den medlemsstat som ansökan riktas till, anges förutsättningar

för erkännande och verkställighet av domar, ska dessa förutsättningar gälla. Är konventionen således tillträdd tidigare och specialiserad på ett visst område ges den företräde enligt principerna för *lex specialis*.

COTIF 1980 hör till den kategorin av konventioner som Sverige vid tiden för Bryssel I-förordningens ikraftträdande hade tillträtt och som innehåller bestämmelser som reglerar såväl domstols behörighet som förutsättningarna för erkännande och verkställighet av domar inom ramen för konventionens tillämpningsområde. Efter förordningens ikraftträdande har ändringsprotokollet COTIF 1999 tillkommit och det är en traktaträttslig fråga om det är att betrakta som ett nytt instrument.

Om man studerar ändringsprotokollet framgår det att COTIF ser COTIF 1999 som en nödvändig revidering av COTIF 1980, i synnerhet de enhetliga rättsreglerna CIV och de enhetliga rättsreglerna CIM, för att anpassa dem till den internationella järnvägstrafikens nya behov (se skäl 3 i ändringsprotokollet). Vidare anges i artikel 1 i ändringsprotokollet att COTIF 1980 ska ändras enligt innehållet i den bilaga som utgör en integrerad del av detta protokoll. Skrivningarna i ändringsprotokollet talar enligt utredningens mening för att ändringsprotokollets upphovsmän ansåg detta som samma instrument som COTIF 1980, om än med uppdateringar och ändringar.

COTIF 1999 bör således anses vara en sådan särskild konvention som ska anses ha företräde framför Bryssel I-förordningen. En parallell kan också ses i 2002 års ändringsprotokoll till Atenkonventionen om befordran av passagerare till sjöss, som har setts som en integrerad del av 1974 års konvention och även särskild i förhållande till förordningen (jfr Magnus/Mankowski/Mankowski *Brussels I Regulation*, 2nd ed. 2012, s. 868).

Fråga uppstår då vad som gäller för en medlemsstat i en situation där också EU tillträder konventionen. Artikel 71 Bryssel I-förordningen gäller enligt sin ordalydelse enbart den situationen att en medlemsstat har tillträtt en specialkonvention före förordningen träder i kraft. Två möjliga lösningar kan sägas föreligga avseende vilka regler som ska tillämpas om också EU har tillträtt en konvention.

Den ena lösningen går ut på att artikel 71 ska tillämpas analogt på de konventioner som EU tillträder. Det skulle således bli samma slutresultat som ovan redogjorts för beträffande specialkonven-

tioner vilka tillträtts av en medlemsstat. COTIF 1999 går alltså före förordningens regler.

Det finns också ett synsätt grundat på artikel 67 Bryssel I-förordningen. I denna artikel anges att förordningen inte påverkar EU-rättsliga regler som kan finnas på särskilda områden. Genom att EU tillträder en konvention blir den en integrerad del av unionsrätten. Enligt EU-domstolens rättspraxis har konventioner som tillträtts på detta sätt företräde framför unionens sekundärrätt (EU-domstolens dom den 10 januari 2006 i mål C-344/04 *IATA m.fl.*, REG 2006 s. I-403, p. 35 och 36). Också med detta synsätt skulle slutsatsen alltså bli att konventionens regler går före förordningens.

Mot bakgrund av det anförda är det delar av unionsrätten som ska tillämpas oavsett vilket synsätt som anläggs. Det medför att utredningen gör den bedömningen att det saknas skäl för att fortsätta transformera de processrättsliga bestämmelserna i COTIF 1999. Enligt utredningens uppfattning bör alltså ett införlivande av artiklarna 11, 12 och 32 ske genom inkorporering.

Liksom tidigare kommer det dock att krävas en kompletterande bestämmelse till fördragets olika bestämmelser om erkännande och verkställighet av domar. Utredningens förslag är att nuvarande bestämmelser (5 och 6 §§ lagen om internationell järnvägstrafik) om ansökan om verkställighet behålls, såsom de kommer att lyda från och med den 10 januari 2015 (prop. 2013/14:219).

Övriga bestämmelser i grundfördraget riktar sig mot staten eller reglerar OTIF som organisation. Det saknas därför skäl att införliva dem med svensk rätt.

7.2.3 Ansvarsbegränsning vid dödsfall och personskador

Förslag: Begränsningsbeloppet avseende ersättning för förlust av underhåll i samband med dödsfall samt inkomstförlust i samband med personskada ska vid tillämpningen av artikel 30.2 CIV och artikel 14.2 CUI i svensk lag bestämmas till 400 000 SDR per person.

I artikel 30.2 CIV respektive artikel 14.2 CUI sägs att ersättningen för förlorat underhåll och inkomstförlust samt ökning av levnadsomkostnaderna i samband med personskada ska bestämmas enligt

nationell rätt. Ersättningen får dock inte understiga 175 000 SDR (vilket i runda tal motsvarar 1 750 000 kronor).

I svensk rätt gäller i dag att ersättningen för dessa skador är obegränsad. Det följer av att det i 2 kap. 5 § järnvägstrafiklagen (1985:192) föreskrivs att ersättningen ska beräknas enligt 5 kap. och 6 kap. 1 och 3 §§ skadeståndslagen (1972:207). Järnvägsutredningen föreslog att den lösningen skulle behållas även efter en ratifikation av COTIF 1999.

Det finns emellertid skäl för att införa en beloppsbegränsning. Statens Järnvägar (SJ) har bolagiserats och avregleringen av marknaden för persontransporter på järnväg har lett till att ett antal andra operatörer etablerat sig. Verksamheten bedrivs alltså på mer marknadsmässiga villkor än tidigare. Det har i sin tur lett till ett ökat behov av ansvarsförsäkringar. Försäkringsbolagen har dock för de mindre operatörerna ibland satt premierna högt, antagligen på grund av svårigheterna att i förväg beräkna riskerna. Visserligen tillåter de nuvarande kraven på operatörslicens att försäkringen begränsas till 300 miljoner kronor per incident men operatörer som bedriver passagerartrafik har inte sällan behov av ytterligare försäkring eftersom de totala skadorna vid exempelvis en kollision mellan två fullsatta persontåg kan komma att uppgå till betydligt högre belopp. Behovet av försäkringstäckning accentueras ytterligare genom att passagerarförordningen kräver full försäkring av passageraransvaret (artikel 12). Operatörerna tvingas därför inte sällan teckna tilläggsförsäkringar utöver den obligatoriska försäkringen. För att underlätta för försäkringsgivarna att kalkylera riskerna vid försäkring av operatörernas passageraransvar bör en beloppsbegränsning införas. Därigenom minskar behovet av marginaler vid premiesättningen, vilket i sin tur möjligen skulle kunna minska transportkostnaderna och i förlängningen även biljettpriserna.

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

Bestämmelser om begränsning av transportörens ansvar för dödsfall och personskador som drabbar passagerare finns i flera moderna transporträttsliga konventioner. På luftfartens område har transportörens strikta ansvar för dödsfall och personskador begränsats

till 100 000 SDR per passagerare (artikel 21 i Montrealkonventionen från 1999). Utöver detta belopp svarar transportören endast om transportören eller någon denne svarar för har varit vårdslös.

I 2002 års ändringsprotokoll till 1974 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods (Atenkonventionen) uppgår begränsningsbeloppet till 400 000 SDR (vilket motsvarar cirka 4 miljoner kronor). Sverige är ännu inte part till konventionen, men bestämmelserna tillämpas ändå på internationell trafik med EU-anknytning samt på A- och B- klassade fartyg inom Sverige (se artikel 2 Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 392/2009 av den 23 april 2009 om transportörens skadeståndsansvar i samband med olyckor vid passagerarbefordran till sjöss, Atenförordningen), eftersom en EU-förordning som införlivar delar av Atenkonventionen började tillämpas i Sverige den 31 december 2012. En eventuell utvidgning av tillämpningsområdet bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

Begränsningsbeloppet i 2002 års ändringsprotokoll till Atenkonventionen svarar mot vad som i dag allmänt sett kan anses utgöra en rimlig avvägning mellan behovet av att ge passagerarna ett fullgott ersättningsrättsligt skydd och möjligheten att till ett rimligt pris försäkra ansvaret. Det förefaller därmed också vara ett lämpligt belopp för en ansvarsbegränsning enligt CIV och CUI.

Om en beloppsbegränsning om 400 000 SDR införs i svensk rätt för att komplettera CIV kommer den också att gälla för skador som regleras enligt passagerarförordningen.

7.3 Järnvägslagen ska ändras

Förslag: Järnvägslagen (2004:519) ändras så att den inkorporerar bihang G (ATMF) i COTIF 1999.

På samma sätt som de civilrättsliga bihangen föreslås införlivade genom en inkorporering i lagen om internationell järnvägstrafik, bör ATMF (bihang G COTIF 1999), som är en i huvudsak offentligrättslig reglering, inkorporeras. Utredningens uppfattning är att detta lämpligen kan ske i en offentligrättslig svensk lag; järnvägslagen (2004:519) är den naturliga lagen för detta.

Järnvägsutredningens förslag var att samtliga bihang till COTIF 1999 skulle inkorporeras i en ny och gemensam lag. Som framgått

under avsnitt 7.2 innefattar dock inte utredningens uppdrag i denna del någon sådan möjlighet. Utredningen väljer därför i nuläget den föreslagna lösningen.

7.3.1 Det införs en reglering enligt vilken regeringen får meddela föreskrifter vad avser tekniska standarder och föreskrifter respektive tekniskt godkännande

Förslag: Det införs en reglering enligt vilken regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om sådana tekniska standarder och föreskrifter samt sådant tekniskt godkännande av järnvägsmateriel som avses i bihangen F (APTU) och G (ATMF) till fördraget.

Enligt artiklarna 5 och 6 APTU får deltagande stat inge ansökan om validering av teknisk standard respektive ansökan om antagande av en enhetlig teknisk föreskrift (UTP). Detta är något som faller inom regeringens normgivningskompetens, men för tydlighets skull är det lämpligt att ha en reglering beträffande detta i lag.

Likadant förhåller det sig enligt utredningens uppfattning med godkännande av järnvägsfordon enligt artiklarna 5 och 10 ATMF. Utredningen väljer därför att föreslå en reglering också för detta bihang.

Regeringen bör sedan i förordning utpeka Transportstyrelsen som behörig myndighet i artikel 5 ATMF:s mening.

7.4 Förordningen om transport av farligt gods ändras för att införliva RID 1999

Förslag: 3 § förordningen (2006:311) om transport av farligt gods ändras så att definitionen hänvisar till RID i COTIF 1999.

Bedömning: Bihang C (RID) bör införlivas i svensk rätt genom föreskrifter av Myndigheten för Samhällsskydd och Beredskap.

Sverige tillämpar sedan den 12 januari 2007 bestämmelserna i RID i enlighet med lydelsen i COTIF 1999. En skyldighet att tillämpa dessa bestämmelser följde av rådets direktiv 96/49/EG av den 23

juli 1996 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om transport av farligt gods på järnväg.¹ Detta bör emellertid också återspeglas i förordningstexten så snart Sverige har tillträtt COTIF 1999. I övrigt kommer det inte att krävas någon författningsändring med anledning av RID.

7.5 Järnvägsförordningen ändras för att införliva APTU

Förslag: Bihang F (APTU) införlivas med svensk rätt genom inkorporering i järnvägsförordningen (2004:526) och genom föreskrifter av Transportstyrelsen.

Järnvägsutredningen föreslog att APTU skulle införlivas genom inkorporering i järnvägsförordningen och genom myndighetsföreskrifter (SOU 2004:92 s. 179 f.). Järnvägsutredningen konstaterade att artiklarna 6, 9, 10 och 11.1 APTU enbart riktar sig till medlemsstaterna och därför inte behövde införlivas med svensk rätt. Övriga bestämmelser ansåg Järnvägsutredningen falla inom regeringens normgivningskompetens, varför de borde införlivas genom förordning eller föreskrifter och inte lag. De artiklar Järnvägsutredningen menade skulle införlivas genom förordning var artiklarna 1, 3–5, 7, 8 och 11.2. Eftersom bestämmelserna om godkännande av tekniska standarder och antagande av tekniska föreskrifter i artiklarna 5 och 6 inte borde skiljas åt, ansåg Järnvägsutredningen att även artikel 6 borde tas in i en förordning. Slutligen ansåg Järnvägsutredningen att artikel 2 om definitioner borde tas in i förordningen. Järnvägsutredningens förslag var att bestämmelserna borde tas in i förordningen genom inkorporering. Däremot borde bilagorna till APTU (numera bilagan), som innehåller tekniska standarder och normer, införlivas genom föreskrifter.

Utredningen gör i denna fråga samma bedömning som den Järnvägsutredningen gjorde; dock att detta gäller även de nya artiklarna 7a och 8a. APTU föreslås alltså införlivad med svensk rätt genom inkorporering i järnvägsförordningen (2004:526) och, om det blir nödvändigt, genom föreskrifter av Transportstyrelsen.

¹ Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/68/EG av den 24 september 2008 om transport av farligt gods på väg, järnväg och inre vattenvägar.

7.6 Lagen om immunitet och privilegier i vissa fall ändras för att införliva protokollet om privilegier och immunitet för OTIF

Förslag: Protokollet om privilegier och immunitet för OTIF införlivas med svensk rätt genom ändring i bilagan till lagen (1976:661) om immunitet och privilegier i vissa fall.

Motsvarande protokoll till COTIF 1980 har införlivats med svensk rätt genom att nödvändiga uppgifter angående OTIF har förts in i bilagan till lagen (1976:661) om immunitet och privilegier i vissa fall. I samband med att Sverige tillträder COTIF 1999 bör hänvisningen till COTIF 1980 ändras till att avse COTIF 1999.

7.7 Framtida ändringar av COTIF 1999

7.7.1 Nuvarande ordning

Internationella överenskommelser antas och ändras i allmänhet vid en diplomatkonferens. För att en sådan överenskommelse eller ändring ska bli bindande för en medlemsstat krävs normalt någon form av viljeförklaring (ratifikation eller motsvarande) från den statens regering. I Sverige måste riksdagen godkänna överenskommelsen eller ändringen om den förutsätter att svensk lag ändras eller upphävs eller att ny lag stiftas (10 kap. 3 § regeringsformen).

Vissa internationella överenskommelser, däribland COTIF 1999, innehåller föreskrifter om ett förenklat ändringsförfarande. Ändringar i COTIF 1999 kan antas genom majoritetsbeslut av de fördragsslutande staterna. För Sveriges del innebar det förenklade förfarandet tidigare att det var svårt att i tid överföra en beslutad ändring till svensk rätt, eftersom riksdagen först skulle ta ställning till om Sverige skulle anmäla invändning mot en beslutad ändring och därefter pröva frågan om införlivande av de ändringarna.

Med stöd av nuvarande 10 kap. 9 § regeringsformen får riksdagen i fråga om en internationell överenskommelse som har införlivats med svensk lag genom inkorporering föreskriva att framtida ändringar i överenskommelsen automatiskt ska gälla här i landet. Det förutsätter dock att ändringarna är av begränsad omfattning. Beslutsordningen är densamma som vid stiftande av

grundlag; riksdagen ska fatta två beslut med mellankommande val. Om det förfarandet skulle vara för tidskrävande kan riksdagen fatta beslut genast, men då krävs en kvalificerad majoritet: minst tre fjärdedelar av de röstande och mer än hälften av riksdagens ledamöter röstar för det (se vidare 10 kap. 9 § och 10 kap. 6 § andra stycket regeringsformen).

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

7.7.2 De ändringar i CIV, CIM, CUV, CUI och ATMF som revisionsutskottet kommer att besluta om ska gälla automatiskt

Förslag: Ändringar i CIV, CIM, CUV, CUI och ATMF (bihang A, B, D, E och G) som revisionsutskottet kommer att besluta om ska gälla automatiskt i Sverige.

Järnvägsutredningen föreslog att ändringar i såväl grundfördraget som bihangen som har beslutats av OTIF:s generalförsamling fortfarande skulle kräva riksdagens underställande (SOU 2004:92 s. 184). Skälet härför var att ett förfarande som kräver att två tredjedelar av medlemsstaterna godkänner ändringsbeslut innan de träder i kraft regelmässigt tar några år. Det skulle därför inte medföra några större svårigheter att låta riksdagen ta ställning till ändringarna i den mån de kräver ändrad lagstiftning. Utredningen ansluter sig till Järnvägsutredningens uppfattning.

Enligt artikel 33 i grundfördraget kan bl.a. revisionsutskottet besluta om vissa ändringar av grundfördraget och bihangen (se avsnitt 5.3 avseende de olika organens behörighet att fatta beslut om ändringar m.m.). Ändringar beslutade av revisionsutskottet blir enligt artikel 35 bindande för medlemsstaterna ett år efter det att generalsekreteraren underrättat dem om ändringarna. Medlemsstaterna kan dock göra invändning mot ändringen inom fyra månader från underrättelsen. Om en fjärdedel av medlemsstaterna invänder mot ändringen träder den inte i kraft.

Järnvägsutredningen föreslog att de ändringar som revisionsutskottet kunde komma att besluta i CIV, CIM, CUV och ATMF skulle gälla automatiskt här i landet. Skälet till att just de bihangen

inkluderades i förslaget var att det var de bihang som Järnvägsutredningen hade föreslagit skulle inkorporeras. Järnvägsutredningen redogjorde också för hur lagstiftaren och lagrådet hade resonerat när regleringen i 3 a § infördes (SOU 2004:92 s. 184). Lagrådet hade gjort en ordentlig genomlysning av frågan i lagstiftningsärendet som resulterade i att lagrådet tillstyrkte det förenklade förfarandet (prop. 1990/91:43 s. 27 f. och s. 37 f). Lagrådet framhöll särskilt att COTIF 1980 med bihang utgjorde ett väl utbyggt regelverk som omfattades av åtskilliga länder samt att en enskild stat i praktiken ändå hade ett mycket begränsat handlingsutrymme om en ändring gjorts som för den staten framstod som mindre lämplig. Sammanfattningsvis ansåg Järnvägsutredningen att lagrådets resonemang fortfarande ägde giltighet och samma argumentation kunde appliceras på ändringar i CUV och ATMF.

Sedan Järnvägsutredningen lämnade sitt förslag har emellertid passagerarförordningen börjat tillämpas. En omständighet som talar emot Järnvägsutredningens förslag, i vart fall vad avser CIV, är att passagerarförordningen har delar av CIV införda i en bilaga och att dessa bestämmelser därmed är en del av EU-rätten. Det synes däremot inte finnas någon möjlighet för att framtida ändringar av CIV med automatik kommer att tillämpas i EU. Det kommer i stället att krävas att reglerna i bilagan ändras genom det ordinarie lagstiftningsförfarandet, dvs. genom beslut av rådet och Europaparlamentet. En automatisk ändring av CIV i Sverige skulle därmed kunna medföra en konflikt mellan Sveriges folkrättsliga förpliktelser i förhållande till OTIF respektive EU. En sådan konflikt kan dock undvikas med stöd av frikopplingsklausulen i avtalet mellan EU och OTIF, då det där klart framgår att vid en konflikt mellan COTIF 1999 och unionsrätten så har unionsrätten företräde.

Den omständigheten att det är olika förfaranden för ändringar av CIV nationellt och unionsrättsligt medför mot den ovan angivna bakgrunden inte att Järnvägsutredningens förslag inte skulle ha skäl för sig. Utredningens förslag är alltså detsamma som Järnvägsutredningens, med den justeringen att samtliga bihang som inkorporerats i lag omfattas. Det ska också regleras i respektive lag där bihangen inkorporerats, dvs. lagen om internationell järnvägstrafik respektive järnvägslagen.

När det gäller APTU och RID föreslås att dessa bihang införlivas med svensk rätt genom förordning, varför det inte i något fall krävs riksdagens underställande och frågan om förtida inkorporering därmed inte blir aktuell.

8 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

8.1 Ikraftträdande

Förslag: De nya bestämmelserna ska träda i kraft när regeringen bestämmer.

Utredningen har föreslagit att Sverige ska tillträda COTIF 1999. Utredningens förslag till lagändringar förutsätter ett sådant tillträde. Med hänsyn till att det inte går att förutse exakt när Sverige kommer att tillträda konventionen föreslår utredningen att de nya bestämmelserna ska träda i kraft den dag regeringen bestämmer. Mot bakgrund av att Sverige är en av mycket få stater anslutna till OTIF som ännu inte har tillträtt COTIF 1999 anser dock utredningen att det är angeläget att ett tillträde sker så snart som möjligt.

8.2 Övergångsbestämmelser

Förslag: I fråga om en transport som har påbörjats före ikraftträdandet tillämpas äldre bestämmelser.

Bedömning: Det krävs inte några övergångsbestämmelser i övrigt.

För att det ska vara lätt för aktörerna på järnvägsmarknaden att avgöra vilket av regelsystemen som gäller för en transport anser utredningen att det krävs en övergångsbestämmelse. Bestämmelsen bör tydligt utpeka en brytdag där COTIF 1999 börjar gälla i stället för COTIF 1980. Mot den bakgrunden föreslår utredningen att om

en gods- eller persontransport påbörjats före ikraftträdandet av lagen om ändring i lagen (1985:193) om internationell järnvägstrafik, men avslutas efter dess ikraftträdande, bör äldre bestämmelser om ansvar m.m. mellan transportör och kund fortsätta att gälla. Det innebär att för de transporter som gäller COTIF 1980.

För en passagerare vars resa omfattas av reglerna i passagerarförordningen (se kapitel 10 Författningskommentar) kommer CIV:s regler från COTIF 1999 ändå att tillämpas. Det torde därmed röra sig om ett litet antal transporter som träffas av övergångsbestämmelserna.

I övrigt gör utredningen den bedömningen att det inte krävs några övergångsbestämmelser, utan de nya bestämmelserna kan tillämpas direkt.

9 Ekonomiska och andra konsekvenser

9.1 Förslagen

Utredningen föreslår i betänkandet att Sverige ska tillträda COTIF 1999. Vidare föreslås att COTIF 1999 till stora delar ska inkorporeras och på så sätt bli svensk lag och, i ett par fall, förordning. Samtliga lagförslag som utredningen lägger fram är en följd av det föreslagna tillträdet.

EU-kommissionens uppfattning är att Sverige måste tillträda konventionen som en följd av sitt medlemskap i EU. Oavsett hur det förhåller sig därmed, är det utredningens mening att Sverige i praktiken ändå är mer eller mindre styrd av de regler som tas upp i COTIF 1999. Detta eftersom EU, liksom så gott som samtliga av de övriga medlemsstaterna, redan tillträtt COTIF 1999 och de EU-rättsliga regleringarna i huvudsak styr vad Sverige kan företa sig på järnvägstrafikområdet.

Lagförslagen innebär att COTIF 1999 med bilagor kommer att tillämpas på den internationella järnvägstrafiken i stället för, som i dag, COTIF 1980. I stora drag är regleringen likartad med vad som gäller i dag, men en stor skillnad är att COTIF 1999 skiljer mellan infrastrukturförvaltare och operatörer. Detta innebär att COTIF 1999 är anpassad till hur det faktiskt ser ut på den svenska marknaden i dag.

En annan nyhet i förhållande till dagens reglering är flera nya bilagor. CUV och CUI (bilagor D och E) är nya, även om CUV i huvudsak reglerar samma sak som bilagan RIP och i stort bygger på regleringen däri.

CUV och CUI utgörs av civilrättsliga regleringar vid nyttjande av vagnar respektive infrastruktur. Flertalet bestämmelser är dock dispositiva, så avtalsinnehållna kommer även fortsättningsvis i stora delar att bestämmas av parterna själva. Redan i dag tillämpar gods-

transportörerna i praktiken reglerna i CUV, i och med att de använder sig av GCU (se avsnitt 6.1).

En viktig bestämmelse är den om regressrätten mellan infrastrukturförvaltaren och operatörerna (artikel 8.1c) CUI). Denna reglering, som är tvingande, kommer att få konsekvenser för såväl infrastrukturförvaltarna som operatörerna. Den innebär att operatörer som transporterar gods eller passagerare och tvingas utge skadestånd i enlighet med CIV eller CIM har rätt att kräva ersättning av en infrastrukturförvaltare som orsakat skadan.

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

En skillnad i CIV och CIM (bihang A och B) är att beloppsbegränsningen har höjts i förhållande till tidigare. Dessutom innefattar utredningens förslag ytterligare en begränsning, till 400 000 SDR, för skador på passagerare. Detta ansvar var tidigare obegränsat. Det är en anpassning till vad som gäller för skador på fartygspassagerare.

Ytterligare en skillnad i CIV är att passagerare kan få viss kompensation för exempelvis kost och logi vid förseningar, vilket de inte kan enligt nu gällande CIV.

Det förtjänar dock att framhållas att det är bara i den mån resenärer eller gods hämtas i ett medlemsland och sedan lämnas i ett annat land som de berörs av reglerna i COTIF 1999.

9.2 Konsekvenser för företagen

9.2.1 Berörda företag

Att ha en fungerande godstrafik på järnväg är viktigt för svensk exportindustri. Enligt tågplan 2012 körde tretton järnvägsföretag till och/eller från det svenska järnvägsnätet (internationella transporter). Utöver dessa järnvägsföretag är Skånetrafiken auktoriserad sökande för internationell trafik, där trafiken utförs av Veolia transport (Trafikanalys, Konsekvenser av införande av COTIF i svensk rätt, PM 2011:11, s. 19).

Av järnvägsföretagen körde nio stycken godstrafik och fyra stycken passagerartrafik. De järnvägsföretag som var aktuella på

persontrafiksidan var SJ AB, Svenska Tågkompaniet AB, DSB Sverige AB och Veolia Transport Sverige AB. På godstrafiksidan var det Green Cargo AB, Tågåkeriet i Bergslagen AB (TÅGAB), DB Schenker Rail Scandinavia A/S, Hector Rail, TX-Logistik AB, CargoNet, Peterson Rail AB, Malmtrafik AB (MTAB) och Railcare som körde internationell järnvägstrafik.

Enligt uppgifter från Trafikverket har 14 företag ansökt om och fått tåglägen för att köra internationell tågtrafik enligt tågplan 2014. För godstrafikens del handlar det om Green Cargo AB, DBR, Hector Rail, Real Rail, CargoNet, LKAB Malmtrafik, CFL Cargo AB, TX-Logistik AB, Captrain Sverige AB och TÅGAB, medan SJ AB, Veolia Transport Sverige AB, DSB Sverige AB och Svenska Tågkompaniet AB sköter persontrafiken. Det är följaktligen ytterligare ett bolag som kör godstrafik. Det är delvis andra bolag som kör godstrafik, även om många är desamma, medan det på persontrafiksidan ser identiskt ut jämfört med vad som redovisades i Trafikanalys promemoria från 2011 (se vidare nedan).

9.2.2 Konsekvenser av regressbestämmelsen i CUI

Godstrafik

Regressrätten för transportörerna i förhållande till infrastrukturförvaltarna kommer att få ett visst ekonomiskt genomslag.

Eftersom det skiljer sig väldigt lite i antalet transportörer och vilka dessa är, gör utredningen bedömningen att Trafikanalys utredning av hur regressbestämmelsen kommer att slå fortfarande kan betraktas som aktuell (Konsekvenser av införande av COTIF i svensk rätt, PM 2011:11 s. 37 f.). Trafikanalys, som avseende godstrafiken enbart beaktade konsument- och industrigods, konstaterade där följande angående godstrafiken:

För uppskattningen av antalet tågtransporter av konsument- och industrigods har den information som getts i intervjuerna inom ramen för detta projekt använts, samt information tagen från operatörernas tidtabeller. Uppskattningen bygger även på bransch- och godskännedom. Utifrån denna uppskattning bedöms Green Cargo göra 3 000 internationella leveranser per år av konsument- och industrigods, Cargo Net 1 700 leveranser, Hector Rail 1 500 leveranser och TÅGAB 280 leveranser. MTAB och Peterson Rail bedöms i huvudsak transportera bulkbetonat gods. Kvarvarande operatörer är då Railcare och TX

Logistik, för vilkas transporter Hector Rail har trafikeringsavtalet i en stor del av fallen, samt DB Schenker. Sammanlagt uppskattas antalet beaktade tågtransporter till cirka 6 500 per år.

Vid beräkningen av antal förväntade skadeståndsanspråk gör vi bedömningen att endast förseningar på över fyra timmar, det vill säga en halv arbetsdag, kommer att resultera i skadeståndskrav från kunden på transportören. Detta dels på grund av att en sådan buffert ofta finns i tillverkande industri, dels på grund av att en skadeståndsansökan innebär en administrativ kostnad – en kostnad som måste stå i proportion till rimlig ersättningsnivå.

Enligt Trafikverkets punktlighetsstatistik var 34 procent av alla svenska godstransporter på järnväg försenade mer än fem minuter år 2010. Enligt intervjuunderlaget samt bransch- och godskännedom är den siffran högre ute i Europa. Därför gör vi bedömningen att 40 procent av de internationella tågtransporterna är försenade mer än fem minuter.

Enligt intervjuunderlaget är en stor del av förseningarna som drabbar transportörerna mindre än fyra timmar – endast cirka 20 procent av alla förseningar utgörs av förseningar på mer än fyra timmar. Givet att 40 procent av alla internationella tågtransporter är försenade mer än 5 minuter och att 20 procent av dessa 40 procent är försenade mer än fyra timmar har vi 8 procent av alla relevanta försenade gods-transporter på järnväg för vilka kunder bedöms kräva skadestånd. Det totala antalet beaktade transporter är enligt föregående punkt 6500, och 8 procent av dessa ger 520 transporter per år för vilka skadeståndskrav på transportör kan förväntas.

Samtliga parter som intervjuats för denna rapport uppskattar att cirka 50 procent av förseningarna på järnvägsnätet beror på någon typ av fel i infrastrukturen. Denna uppskattning gäller dock främst mindre förseningar. För större förseningar på över fyra timmar bedöms närmare 80 procent bero på fel som faller under Trafikverkets ansvar. Denna uppskattning anser både tillfrågade järnvägsföretag liksom Trafikverket är trolig.

Vi utgår sålunda ifrån att max 80 procent av de driftstörningar som sker på järnvägen, och som innebär en försening på minst fyra timmar, beror på fel som faller under Trafikverkets ansvar, vilket innebär att 80 procent av de uppskattade 520 skadeståndskraven kan bli föremål för regress och föras över till infrastrukturförvaltaren – detta ger ett maximalt antal av cirka 400 fall per år.

Med tanke på den information som getts vid intervjuer gjorda för denna rapport är det dock tydligt att få skadeståndsanspråk skulle ”regressas” av järnvägsföretag eller anordnare av internationell järnvägstrafik, även om möjligheten fanns. Detta främst på grund av de stora administrativa kostnader regressförfarandet anses innebära.

Utifrån den information som gavs vid hearingen angående denna rapport gör Trafikanalys den bedömningen att endast cirka 5–10 % av alla skadeståndsanspråk som skulle kunna bli föremål för regress

faktiskt också skulle ”regressas”. Därmed skulle cirka 20–40 fall per år bli föremål för regressförfarandet [...].

Vidare bedöms transportavgiften uppgå till cirka 200 000 kronor för en internationell transport, enligt siffror från Green Cargo. Med ett begränsningsbelopp på fyra gånger transportavgiften hamnar därmed skadeståndet på ett genomsnittligt maximalt belopp om 800 000 kronor (4 x 200 000 kronor). I praktiken kan anspråken bli både högre och lägre än detta belopp – till exempel om kund avtalat med transportören om högre nivåer för ersättning eller om skadeståndet som krävs av transportören faller under maxnivån på fyra gånger transportavgiften. Att godstransportörer skulle ändra de avtal som idag gäller med kund – där transportören ofta står mer eller mindre fri från ansvar vid förseningar – till att skriva avtal som är mer gynnsamma än CIM:s regler med en maxgräns på fyra gånger transportavgiften för skadestånd bedömer Trafikanalys dock som mindre troligt. Även att varje skadeståndsanspråk som blir föremål för regress skulle ligga på maxnivån om fyra gånger transportavgiften bedömer vi som mindre troligt – det kommer förmodligen vara vissa belopp som understiger denna siffra. Vår beräkning visar därför på ett maxbelopp på skadestånd.

Om skadestånden som är föremål för regress utgörs av maxnivån på skadestånd om fyra gånger transportavgiften blir den grovt uppskattade årliga kostnaden för Trafikverket, utifrån våra beräkningar, cirka 25 miljoner kronor när det gäller godstrafik.

Infrastrukturförvaltaren beräknas här vara Trafikverket i samtliga fall, då intervjuunderlaget visar att alla järnvägsföretag utom Hector Rail menar att i princip alla förseningar uppstår på Trafikverkets nät.

Trafikanalys beräkningar har bekräftats av Trafikverket. Trafikverket anger att det i tågplan 2014 är tio operatörer som kör internationella godstransporter och att dessa kör tillsammans cirka 13 600 godståg under året.

Trafikverket har i sina beräkningar kommit fram till att kostnaden för förseningar på godssidan skulle komma att uppgå till 26 720 000 kronor vilket ligger helt i paritet med de beräkningar som Trafikanalys gjorde år 2011. Trafikverket har vid genomgång av beräkningsunderlagen inte funnit någon anledning att, utöver penningvärdeförsämringen, anta att de sammanlagda kostnaderna är högre eller lägre än Trafikanalys uppskattning om 25 miljoner per år.

Det innebär att de tågoperatörer som kör godstrafik kan komma att få ersättning för de merkostnader de haft med cirka 25 miljoner kronor på grund av införandet av regressbestämmelsen. Det framstår som rimligt att den slutliga kostnaden för en försening

hamnar på den part som orsakat den, eftersom det också är den parten som normalt har bäst möjligheter att undvika förseningen.

Persontrafik

Trafikanalys har gjort motsvarande beräkningar för persontrafiken (se sagda PM 2011:11 s. 40 f.):

För persontrafiken blir de ersättningar som kan väntas bli föremål för regress mer blygsamma. Detta dels på grund av det faktum att ersättningar som är aktuella enligt CIV endast gäller ersättningar för kost-, logi- och samtalskostnader i de fall resenären inte kan fortsätta resan samma dag som planerat – ersättningar som sällan blir aktuella – dels på grund av att volymen av den trafik som körs till och från Sverige bedöms vara marginell i jämförelse med den nationella trafik som körs inom Sverige (undantaget är Skånetrafiken som har en större mängd trafik som körs över Öresundsbron till och från Danmark).

Enligt gjorda intervjuer utgörs järnvägsföretagens och Skånetrafikens ersättningar till resenären nästan uteslutande av resegarantier som utfaller även om resan kunnat göras samma dag, där ersättningen handlar om kompensation för att tåget blev försenat – inte som kompensation för kost, logi eller kostnader för samtal till en närstående.

Summor som uppgetts om årliga ersättningar för kost-, logi- och samtalskostnader för internationella transporter av resenärer är sammanlagt för samtliga intervjuade järnvägsföretag och Skånetrafiken cirka 300 000 kronor årligen. En summa så låg att auktoriserade sökande eller järnvägsföretag som kör persontrafik på järnväg med största sannolikhet varken har intresse eller råd att utnyttja denna regressrätt.

Transportörer som kör persontrafik kommer således enligt Trafikanalys utredning inte att påverkas någonting ekonomiskt på införandet av en regressrätt. Att denna slutsats med största sannolikhet står sig, har bekräftats av såväl företrädare för persontrafiksidan, som Trafikverket.

Incitament att undvika förseningar

Eftersom regressbestämmelsen i COTIF 1999 medför att det i vart fall på godstrafiksidan kommer att få ekonomiska konsekvenser om man orsakar förseningar, kan det förutses att det kommer att innebära att förseningar i högre grad än i dag kommer att försöka undvikas. Det är naturligtvis till stor nytta för varuägare/-köpare,

som kommer att drabbas mindre av förseningar. I förlängningen torde det också vara till fördel för Trafikverket och andra infrastrukturförvaltare, eftersom de åtgärder som vidtas för att undvika förseningar kommer förvaltaren till godo också i andra sammanhang (t.ex. i persontrafiken). Det kommer att troligen att medföra att staten kommer att arbeta mer förebyggande för att om möjligt undvika kostnaderna. Detta torde även innebära att passagerare och passagerartransportörer har att vinna på att kostnaden för förseningar läggs på den part som har bäst möjlighet att motverka dem.

Å andra sidan kan det också innebära att Trafikverket kanske blir tvunget att vid kapacitetstilldelningen vara mer fokuserat på kvalitet än på tillgänglighet, genom att färre tåglägen beviljas. Genom mer luft i tidtabellen skulle dock inte bara störningarna utan även antalet tåg blir färre – en konsekvens som ur tillgänglighetshänsyn är mindre önskvärd (se PM 2011:11 s. 41).

Det faktum att Trafikverket får betala mer för försenad godstrafik än försenade passagerare riskerar också innebära att prioriteringsreglerna kan komma att ändras, så att godstrafiken kommer att prioriteras framför persontrafiken vid en försening. I dag gäller det omvända och det kan ifrågasättas om det är en samhällspolitisk önskvärd konsekvens att godstrafiken börjar prioriteras.

Vilka de företags- respektive samhällsekonomiska konsekvenserna kommer att bli – och också förhållandet till de s.k. kvalitetsavgifterna – kommer att redovisas ytterligare i utredningens slutbetänkande, på grundval av den rapport som Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) senare kommer att presentera för utredningen.

9.2.3 Konsekvenser i övrigt för företagen

Som framgått kommer konsekvenserna för företagen till stora delar att bero på om företagen väljer att använda sig av COTIF 1999 i de många fall där konventionen är dispositiv. Utöver regressbestämelsen innehåller COTIF 1999 inte heller några nyheter med större ekonomiska konsekvenser för företagen.

APTU och ATMF (bihang F och G) är visserligen nya bihang, men skillnaden mot vad som gäller i dag på grund av de redan gällande EU-rättsliga regleringarna, kommer att bli så liten att det inte bedöms medföra någon konsekvens alls för företagen.

Möjligen kan den föreslagna beloppsbegränsningen om 400 000 SDR få en positiv effekt för försäkringsbolagen. En beloppsbegränsning underlättar för försäkringsgivarna att kalkylera riskerna vid försäkring av operatörernas passageraransvar. Det kan emellertid inte förutsägas att det kommer att medföra några egentliga ekonomiska konsekvenser.

Sammanfattningsvis kan det alltså inte förutses att de ekonomiska konsekvenserna i övrigt kommer att bli särskilt stora.

9.3 Konsekvenser för myndigheter

9.3.1 Trafikverket

Trafikanalys utredde också vilka konsekvenser regressbestämelsen skulle få för Trafikverket (se PM 2011:11 s. 41):

Kostnader som i enlighet med CUI kan komma att krävas av Trafikverket blir därmed, sammantaget för både gods- och persontrafik, högst cirka 25 miljoner kronor årligen. Detta kan sättas i proportion till Trafikverkets totala banavgiftsintäkter på cirka 500 miljoner kronor (varav ungefär 300 miljoner kronor kommer från persontrafiken och cirka 200 miljoner kronor kommer från godstrafiken) och till kvalitetsavgiftssystemet som när det sätts igång förväntas hantera cirka 25–30 miljoner kronor.

Trafikverket har uppgett att banavgifterna för år 2013 uppgick till 1 080 miljoner kr, och att de beräknas uppgå till två miljarder år 2021.

Enligt uppgifter från Trafikverket kan Trafikverket komma att utveckla de redan i dag befintliga incitamenten (viten respektive bonusar) i avtalen med entreprenörer, för att på så sätt tillförsäkra sig om en godtagbar kvalitet i utförande av entreprenader och i tågtrafiken och därigenom få ner kostnaderna för regressen. Enligt Trafikverkets bedömning skulle kostnadsökningarna i de upphandlade entreprenaderna bli betydligt större än de uppskattade regresskostnaderna i sig, om risken för dessa skulle bäras av entreprenörerna. Utöver kostnaden för regressen, kan införandet av COTIF 1999 komma att påverka modell och avgiftsnivåer för de lagstadgade kvalitetsavgifterna samt avgiftsnivåer för banavgifter.

Utredningen gör bedömningen att de redovisade kostnaderna kan finansieras inom ramen för befintliga anslag.

9.3.2 Transportstyrelsen

Transportstyrelsen arbetar redan i dag med föreskrifter på järnvägs-sidan. Transportstyrelsen beviljar bl.a. tillstånd att bedriva verksamhet, utfärdar godkännanden av delsystem (t.ex. fordon) och bedriver tillsyn. Mycket av den offentligrättsliga regleringen i COTIF 1999 (t.ex. internationellt samarbete för godkännande av tekniska standarder m.m.) har redan sin motsvarighet på EU-nivå.

När det gäller APTU (bihang F) är det möjligt att Transportstyrelsen kommer att vara tvungen att införa de s.k. UTP:erna, Uniform Technical Prescriptions (vilket motsvaras av TSD, Teknisk Specifikation för Driftskompatibilitet, på EU-nivå), genom föreskrifter (jfr 2 kap. 5 § i järnvägsförordningen). Hittills har de TSD:er som kommissionen beslutat i huvudsak införlivats (inkorporerats) genom Transportstyrelsens föreskrifter. Trenden är dock att TSD:er alltmer kommer att beslutas i form av EU-förordningar och behovet av föreskrifter från Transportstyrelsen kommer därmed att minska väsentligt. Om en UTP är identisk med en EU-förordning om samma sak är det möjligt att Transportstyrelsen kan undvara att meddela föreskrifter.

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

När det gäller ECM (Entity in Charge of Maintenance) samarbetar Europeiska Järnvägsbyrån, ERA (European Railway Agency), och OTIF på så sätt att alla ECM:er i framtiden ska finnas i ERA:s register (ERADIS) oberoende av om de är certifierade enligt ECM-förordningen eller enligt Annex A ATMF. Det synes därför inte vara meningen att Transportstyrelsen ska skapa nya register med anledning av COTIF 1999.

I fråga om godkännanden enligt ATMF gör Transportstyrelsen bedömningen att de resurser som utför godkännandeprovningar i dag kan användas också för detta ändamål. De flesta vagnar (uppskattningsvis 90 procent) som går i internationell trafik, dvs. godsvagnar, kommer att vara utformade så att de uppfyller kraven i såväl TSD som UTP. Detta innebär att de inte behöver något kompletterande godkännande. Antalet ansökningar om godkännande enligt ATMF

gällande personvagnar bedöms vara av obetydlig omfattning. Tilläggas kan att Transportstyrelsen med stöd av avgiftsbemyndigandet i 6 kap. 2 a § järnvägsförordningen (2004:526) kommer att ta ut avgifter för godkännanden enligt ATMF, om det skulle visa sig att sådana godkännanden kommer att utfärdas. Intäkterna från dessa avgifter kommer, i enlighet med de principer som gäller för myndighetens finansiering, att redovisas mot inkomstitel på statens budget. Kostnaderna för denna verksamhet bedöms rymmas inom befintlig ram för Transportstyrelsens avgiftsfinansierade verksamhet.

De ändringar som föreslås i järnvägslagen berör godkännande, viss normering och register för fordon. Införandet av COTIF 1999 bedöms inte ha någon påverkan på Transportstyrelsens tillsyn av företag med tillstånd att utföra järnvägstrafik.

Sammanfattningsvis kommer införandet av COTIF 1999 inte att innebära någon större skillnad för Transportstyrelsens del. Utredningen bedömer därför att det eventuella merarbetet kan rymmas inom befintlig ram på Transportstyrelsens förvaltningsanslag.

10 Författningskommentar

10.1 Förslaget till lag om ändring i lagen (1985:193) om internationell järnvägstrafik

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

Paragrafen anger lagens tillämpningsområde. Den ändras så att hänvisning sker till COTIF 1999, i stället för som tidigare COTIF 1980. Ändringen innebär att tillämpningsområdet utvidgas, eftersom COTIF 1999 reglerar flera slags avtal än COTIF 1980. Något olika tillämpningsområden gäller för respektive bihang.

CIV 1999 gäller för varje transport på järnväg av resande och resgods när avrese- och bestämmelseplatserna finns i olika medlemsstater.

När en internationell transport som omfattas av ett enda avtal inbegriper en inrikes transport på väg eller en inre vattenväg, utöver en gränsöverskridande järnvägstransport, är CIV tillämpligt på hela transporten. CIV är också tillämpligt på hela transporten om en del av den sker genom en sjötransport eller en gränsöverskridande transport på en inre vattenväg som är inskriven på den s.k. CIV-listan (se vidare under 4 §).

CIV är inte tillämpligt på gränsöverskridande transporter som sker mellan stationer i grannländer och de linjer som transporten utförs på förvaltas av en eller flera infrastrukturförvaltare från endast en av staterna. För Sveriges del finns dock inte några sådana transporter.

CIM är tillämpligt på alla avtal om transport av gods på järnväg mot betalning när platsen för avlämning av godset och den avsedda platsen för mottagandet av godset finns i två olika medlemsstater.

Om endast en av dessa platser finns i en medlemsstat får parterna komma överens om att CIM ska tillämpas.

CIM är alltså bara tillämpligt när den internationella gods-transporten sker mot betalning. CIM kan dock på frivillig basis tillämpas på transporter som görs gratis, t.ex. hjälptransporter.

Inrikes transporter på väg eller inre vattenvägar omfattas av CIM endast om de kompletterar en internationell järnvägstransport. Transporten på järnväg måste således vara gränsöverskridande för att CIM ska vara tillämpligt. Det gäller dock inte om en sjötransport eller en transport på en inre vattenväg vars linjer finns inskrivna på CIM-listan sker som komplement till järnvägs-transporten. Då är det tillräckligt att någon del av transporten är gränsöverskridande.

Till skillnad från CIM 1980 är CIM 1999 tillämpligt oberoende av om en fraktsedel har upprättats eller inte.

Det finns ett undantag från huvudregeln att CIM ska tillämpas på alla internationella järnvägstransporter. Om godset transporteras mellan stationer i två grannstater samtidigt som infrastrukturen förvaltas av en eller flera förvaltare som lyder under endast en av dessa stater, är transporten i stället underkastad nationell rätt. För Sveriges del finns dock inte några sådana transporter.

Bestämmelserna i CUV tillämpas på bi- eller multilaterala avtal om nyttjande av järnvägsvagnar för utförande av transporter enligt CIV och CIM. Det innebär att om vagnen inte används för transport av gods eller passagerare, exempelvis förflyttning av tomvagnar, är CUV inte tillämpligt. I stället tillämpas allmänna skadeståndsrättsliga regler, i den mån parterna inte har kommit överens om något annat avtalsvägen.

Bestämmelserna tillämpas när järnvägsföretag använder varandras vagnar vid internationell transport, bl.a. i olika poolarrangemang. De är så generellt avfattade att de täcker också andra former av vagnuthyrning.

CUI är tillämpligt på alla avtal om nyttjande av järnvägsinfrastruktur som följer reglerna i CIV eller CIM. Det saknar betydelse om ersättning betalas för nyttjandet eller inte. CUI är tillämpligt även när järnvägsinfrastrukturen förvaltas eller nyttjas av stater eller statliga institutioner eller organisationer. Bestämmelserna reglerar infrastrukturförvaltarens och transportörens ansvar i förhållande till varandra och till den andra partens personal. CUI är däremot inte tillämpligt i fråga om transportörens eller infra-

strukturförvaltarens ansvar i förhållande till sin egen personal eller tredje man. Dessa frågor regleras i nationell rätt.

I den mån COTIF 1999 inte reglerar en fråga tillämpas nationell rätt. Ett exempel på detta är transportörens respektive infrastrukturförvaltarens ansvar mot tredje man.

2 § Artiklarna 11, 12 och 32 i COTIF samt bihang A om internationell transport av resande på järnväg, bihang B om internationell transport av gods på järnväg, bihang D om nyttjande av vagnar i internationell järnvägstrafik och bihang E om nyttjande av infrastruktur i internationell järnvägstrafik till COTIF gäller som svensk lag.

Den franska texten har företräde framför de tyska och engelska texterna.

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

Paragrafen är helt ändrad. Genom bestämmelsen införlivas huvuddelen av COTIF 1999 med svensk rätt. Från att enbart ha inkorporerat det tidigare bihanget A (CIV), inkorporerar paragrafen numera bihangen A, B, D och E (CIV, CIM, CUV och CUI). Övervägandena finns i avsnitt 7.2.

I paragrafens *första stycke* anges de inkorporerade bihangen samt tre bestämmelser i grundfördraget i COTIF 1999 som också inkorporeras; det är artiklarna 11, 12 och 32.

Artikel 11 är en regel som riktar sig till myndigheter, särskilt domstolar, och med den införs ett förbud för dessa myndigheter att kräva säkerhet för rättegångskostnader i rättsliga förfaranden enligt COTIF 1999:s enhetliga rättsregler.

I artikel 12 regleras verkställighet av domar samt kvarstad och utmätning. Artikel 32, slutligen, är en bestämmelse om preskription och verkställighet av skiljedom. Båda dessa bestämmelser riktar sig till enskilda eller myndigheter. Artikel 12 kompletteras av befintliga bestämmelser i lagen om internationell järnvägstrafik (5 och 6 §§), som beskriver hur en ansökan om verkställighet ska göras i Sverige.

De processrättsliga bestämmelserna i såväl grundfördraget (artikel 12) som i bihangen (artiklarna 57, 63.4 och 63.5 CIV, artiklarna 46, 51.4 och 51.5 CIM, artikel 11 CUV samt artiklarna 20 och 24 CUI) tar upp frågor om behörig domstol och verkställighet som även regleras i Bryssel I-förordningen.¹ Som

¹ Rådets förordning (EG) nr 44/2001 av den 22 december 2000 om domstols behörighet och om erkännande och verkställighet av domar på privaträttens område. Detsamma kommer att

framgår av avsnitt 7.2 torde konventionens processrättsliga regler gå före Bryssel I-förordningens när konventionen är tillämplig. I den mån en processrättslig fråga varken regleras i COTIF 1999 eller i Bryssel I-förordningen, tillämpas nationell rätt.

Övriga bihang i COTIF 1999 införlivas på annat sätt. ATMF (bihang G) införlivas genom inkorporering i järnvägslagen (2004:519). RID (bihang C) införlivas i huvudsak genom föreskrifter från Myndigheten för samhällsskydd och beredskap. APTU (bihang F) inkorporeras genom föreskrifter i järnvägsförordningen (2004:526) och föreskrifter från Transportstyrelsen.

Vissa bestämmelser i särskilt CIV och CIM skiljer sig från den motsvarande nationella regleringen. Ett exempel är att regresskrav inte får handläggas gemensamt med skadeståndskrav som har väckts på grund av befodringsavtalet (artikel 63.6 i CIV och artikel 51.6 i CIM). Det är en avvikelse från regleringen i 14 kap. 5 § rättegångsbalken.

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

I *tredje stycket* anges att de franska och engelska texterna av fördraget med bihang, dock inte bilagorna till bihangen, samt en svensk översättning finns bifogade som bilaga till lagen. Den svenska översättningen har inte någon status annat än som hjälpmedel vid tillämpningen av konventionen.

3 § Bestämmelser om järnvägstransporter av passagerare finns i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007 av den 23 oktober 2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer.

Paragrafen är helt ändrad. Tidigare reglerade den införlivandet av CIM, vilket numera återfinns i 2 §. Den ändras för att i lag upplysa om att det finns EU-rättsliga regleringar på området. Övervägandena redovisas i avsnitt 7.2.

Det finns således EU-rättsliga regleringar som delvis överlappar COTIF 1999. Det rör sig bl.a. om civilrättsliga regler (passagerarförordningen), där det alltså är CIV som överlappas. EU-förordningar tillämpas före svensk lag i den mån de reglerar samma sak.

gälla enligt samma bestämmelse i den omarbetade versionen Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1215/2012 av den 12 december 2012 om domstols behörighet och om erkännande och verkställighet av domar på privaträttens område, som börjar tillämpas den 10 januari 2015.

Enligt artikel 2.1 i passagerarförordningen gäller den alla tågresor och järnvägstjänster i hela gemenskapen som tillhandahålls av ett eller flera järnvägsföretag med tillstånd i enlighet med rådets direktiv 95/18/EG av den 19 juni 1995 om tillstånd för järnvägsföretag.² Artikeln innebär att verksamhet vid järnvägsnät som är tekniskt eller funktionellt fristående från det allmänna järnvägsnätet och enbart används för lokal eller regional persontrafik eller för museitrafik inte omfattas av passagerarförordningens bestämmelser.³

Som exempel på sådana fristående nät avsedda för lokal persontrafik som inte omfattas kan nämnas Lidingöbanan, Roslagsbanan och Saltsjöbanan. I övrigt omfattas alltså all persontrafik som inte undantagits med stöd av artikel 2.4–6 i passagerarförordningen. Sverige har inte utnyttjat något av de undantagen. Järnvägstrafiklagen (1985:192) tillämpas på nationell passagerartrafik som inte omfattas av vare sig passagerarförordningen eller COTIF 1999.

3 a § Om revisionsutskottet inom OTIF har beslutat om en för Sverige bindande ändring i bihang A, B, D eller E till COTIF, ska ändringen gälla i Sverige från och med den dag då ändringen träder i kraft enligt COTIF.

Paragrafen är ändrad, så att den ska omfatta också bihangen D och E (CUV och CUI). Ändringar i dessa bihang samt i bihangen A och B (CIV och CIM) som revisionsutskottet har beslutat ska träda i kraft i Sverige samma dag som ändringen träder i kraft enligt fördraget. De närmare övervägandena redovisas i avsnitt 7.7.

Vilka ändringar som revisionsutskottet kan besluta om framgår av artikel 33.4 a)–e) i grundfördraget. Det rör sig om ett förhållandevis stort antal frågor.

4 § *Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer beslutar vilka linjer till sjöss som ska föras in i eller strykas från CIV- respektive CIM-listan, samt meddelar detta till generalsekreteraren i Mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik (OTIF).*

Paragrafen är helt ändrad och ny till sitt innehåll. Den innebär att regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får besluta

² EGT L 143, 27.6.1995, s. 70. Direktivet är senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG (EUT L 164, 30.4.2004, s. 44).

³ Jfr prop. 2006/07:45 s. 108.

vilka linjer till sjöss som ska föras in i eller avföras från de så kallade CIV- och CIM-listorna. Övervägandena finns i avsnitt 6.2.2.

Enligt COTIF 1980 är följande linjer införda på CIV-listan: Göteborg–Fredrikshamn, Trelleborg–Travemünde, Helsingborg–Helsingör, Malmö–Köpenhamn, Stockholm–Mariehamn/Långnäs–Åbo, Stockholm–Mariehamn–Helsingfors och Trelleborg–Sassnitz. Det rör sig alltså om ett flertal linjer mellan Sverige och Danmark, Finland och Tyskland.

Följande linjer är enligt COTIF 1980 införda på CIM-listan: Göteborg–Fredrikshamn, Malmö–Travemünde–Lübeck, Helsingborg–Köpenhamn, Stockholm Värtan–Mariehamn–Åbo, Stockholm Värtan–Mariehamn–Helsingfors, Ystad–Świnoujście, Trelleborg–Sassnitz och Trelleborg–Rostock. På CIM-listan finns alltså också en linje mellan Sverige och Polen.

Om regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer beslutar att föra in linjer på CIV- eller CIM-listan enligt COTIF 1999 ska detta meddelas OTIF:s generalsekreterare av den som fattat beslutet. Det framgår av artikel 24.3 i grundfördraget.

7 § Med särskilda dragningsrätter avses de av den Internationella valutafonden använda särskilda dragningsrätterna (SDR).

När det förs talan om ersättning enligt COTIF eller enligt den förordning som anges i 3 §, ska omräkning till svenska kronor ske efter kursen den dag då domen meddelas. Kronans värde ska bestämmas i enlighet med den beräkningsmetod som Internationella valutafonden den dagen tillämpar för sin verksamhet och sina transaktioner.

Paragrafen har ändrats och är helt ny till sitt innehåll. Paragrafen införlivar artikel 9 i grundfördraget. Övervägandena finns i avsnitt 7.2.1.

Alla ersättningar i COTIF 1999 anges i beräkningsenheter (se t.ex. artikel 30.2 i CIV och samma artikel i CIM). Med beräkningsenheter avses så kallade särskilda dragningsrätter (Special Drawing Rights, SDR). I första stycket definieras vad som avses med SDR. SDR bestäms av en valutakorg bestående av euro, japanska yen, brittiska pund och amerikanska dollar. Värdet av en SDR motsvarade i början av april 2014 cirka 10 kronor.

Redan i dag används särskilda dragningsrätter genom att passagerarförordningen – som i sin tur har införlivat CIV – tillämpas.

SDR definieras också i andra konventioner på transporträttens område, liksom i annan transformerad lagstiftning, se t.ex. 22 kap. 3 § sjölagen (1994:1009).

I paragrafens *andra stycke* anges per vilken dag SDR ska beräknas när en talan förs enligt COTIF 1999 eller enligt passagerarförordningen.

8 § När artikel 30.2 i *bihang A* eller artikel 14.2 i *bihang E* till COTIF tillämpas, är transportörens respektive infrastrukturförvaltarens ansvar begränsat till 400 000 SDR.

Paragrafen är ändrad och helt ny till sitt innehåll. Den inför en beloppsbegränsning för transportörens respektive infrastrukturförvaltarens ansvar. Övervägandena finns i avsnitt 7.2.3.

I artikel 30.2 CIV respektive i artikel 14.2 CUI sägs att ersättningen för förlorat underhåll och inkomstförlust samt ökning av levnadsomkostnaderna i samband med personskada ska bestämmas enligt nationell rätt. Ersättningen får dock inte understiga 175 000 SDR.

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

Det är vanligt med ansvarsbegränsningar inom transporträtten. Beloppsbegränsningen i paragrafen överensstämmer med den i Atenkonventionen om befordran av passagerare till sjöss.⁴

Beloppsbegränsningen om 400 000 SDR gäller också för skador som regleras enligt passagerarförordningen.

9 § Kan parterna i fall som avses i *artikel 54.3 i bihang A* eller i *artikel 42.3 i bihang B* inte enas om en viss sakkunnig, ska tingsrätten i den ort där godset, resgodset eller fordonet, som transporterats tillsammans med den resande, finns efter ansökan förordna en sakkunnig.

Paragrafen har fått en förändrad beteckning. Den är också ändrad så att hänvisningarna sker till aktuella bestämmelser i COTIF 1999. Eftersom fordon enligt COTIF 1999 inte transporteras som inskrivet resgod, till skillnad från vad som gällde enligt COTIF

⁴ 2002 års ändringsprotokoll till 1974 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods.

1980, har fordon lagts till i paragrafen. Paragrafen ändras även språkligt. Detta innebär inte någon ändring i sak.

En ansökan om förordnande av sakkunnig enligt paragrafen handläggs enligt lagen (1996:242) om domstolsärenden.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

- 1. Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.*
- 2. I fråga om en transport som har påbörjats före ikraftträdandet tillämpas äldre bestämmelser.*

Övervägandena finns i kapitel 8.

Av *punkten 1* framgår att lagen träder i kraft den dag som regeringen bestämmer.

Enligt *punkten 2* ska äldre bestämmelser tillämpas på de transporter som påbörjats före ikraftträdandet. Det innebär att för de transporterna gäller COTIF 1980.

För en passagerare vars resa omfattas av reglerna i passagerarförordningen kommer CIV:s regler från COTIF 1999 ändå att tillämpas.

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

1 kap. Allmänna bestämmelser

2 b § *Bihang G om tekniskt godkännande av järnvägsmateriel som används i internationell trafik till fördraget om internationell järnvägstrafik (COTIF) av den 9 maj 1980 i dess lydelse av den 3 juni 1999 gäller som svensk lag.*

Den franska texten har företräde framför de tyska och engelska texterna.

De franska och engelska texterna samt en översättning av dessa till svenska finns intagna som en bilaga till lagen (1985:193) om internationell järnvägstrafik.

Paragrafen är ny. Den innebär en inkorporering av ett offentlig-rättsligt bihang, ATMF, bihang G, till COTIF 1999. Övervägandena finns i avsnitt 7.2 och 7.3.

I paragrafens *första stycke* anges det bihang i COTIF 1999 som inkorporeras och därmed blir svensk lag. Bihangt omfattar regler om hur ett tekniskt godkännande av järnvägsmateriel som används i internationell trafik ska gå till. Det finns EU-rättsliga regleringar som delvis överlappar COTIF 1999. På den offentlig-rättsliga sidan är det delvis ATMF som överlappas. EU-förordningar tillämpas före svensk lag i den mån de reglerar samma sak.

Den offentlig-rättsliga regleringen är relativt omfattande. I huvudsak är EU:s och OTIF:s lagstiftning tänkt att utgöra antingen en motsvarighet eller en komplettering till varandra. I den mån en EU-rättslig reglering skiljer sig från COTIF 1999, men reglerar samma sak, går den alltså före COTIF-regleringen. I den mån den EU-rättsliga regleringen endast kompletterar föreskrifterna i COTIF uppstår däremot ingen konflikt.

Det bör också noteras att en stor del av den EU-rättsliga offentlig-rättsliga regleringen har skett genom direktiv, som Sverige genomfört i nationell lag och förordning. Det handlar i första hand om regler i järnvägslagen (2004:519) och i järnvägsförordningen (2004:526). I den mån ett EU-direktiv, som genomförts i svensk lag eller förordning, reglerar samma sak som något av bihangen till COTIF, ska alltså den svenska lagen eller förordningen tillämpas före COTIF.

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

I *tredje stycket* anges att de franska och engelska texterna av fördraget med bihang, dock inte bilagorna till bihangen, samt en svensk översättning finns bifogade som bilaga till lagen (1985:193) om internationell järnvägstrafik. Den svenska översättningen har inte någon status annat än som hjälpmedel vid tillämpningen av konventionen.

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

Paragrafen är ny. Den innebär att ändringar i bihanget G (ATMF) som revisionsutskottet har beslutat ska träda i kraft i Sverige samma dag som ändringen träder i kraft enligt fördraget. Den har sin motsvarighet för övriga bihang i 3 a § lagen (1985:193) om internationell järnvägstrafik samt i den föreslagna 2 kap. 3 e § järnvägsförordningen (2004:526). De närmare övervägandena redovisas i avsnitt 7.7.

Vilka ändringar som revisionsutskottet kan besluta om framgår av artikel 33.4 g) i grundfördraget.

2 d § *Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om sådana tekniska standarder och föreskrifter samt sådant tekniskt godkännande av järnvägsmateriel som avses i bihang F och G till COTIF.*

Paragrafen är ny. Paragrafen innehåller en reglering där regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om sådana tekniska standarder och föreskrifter samt sådant tekniskt godkännande av järnvägsmateriel som avses i bihang F och G (APTU och ATMF). Övervägandena finns i avsnitt 7.3.1.

Regleringen innebär bl.a. att regeringen kan peka ut behörig myndighet enligt ATMF, vilket krävs enligt artikel 5 i det bihanget. Vidare kan föreskrifter som krävs för ett införlivande av APTU meddelas med stöd av regleringen.

Ikraftträdandebestämmelser

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

Lagen träder i kraft den dag regeringen bestämmer. Övervägandena finns i kapitel 8.

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

Bilaga

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

Bilagan till lagen om immunitet och privilegier i vissa fall, som reglerar vilka personer och organ som omfattas av immunitet och/eller privilegier och i enlighet med vilka internationella överenskommelser, ändras så att COTIF 1999 förs in i stället för COTIF 1980. Övervägandena finns i avsnitt 7.6.

Ikraftträdandebestämmelser

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

Lagen träder i kraft den dag regeringen bestämmer. Övervägandena finns i kapitel 8.

10.4 Förslaget till lag om ändring i lagen (1974:610) om inrikes vägtransport

2 § Lagen *ska inte* tillämpas på brevbefordran, begravningstransporter eller befordran av flyttsaker.

Lagen *ska inte* heller tillämpas på sådan befordran på väg som är underkastad fördraget om *internationell järnvägstrafik (COTIF) av den 9 maj 1980 i dess lydelse enligt ändringsprotokollet av den 3 juni 1999* eller som i annat fall transporteras på järnväg inom Sverige till fullgörande av avtal om befordran av gods på järnväg.

Paragrafen, som reglerar förhållandet mellan lagen om inrikes vägtransport och COTIF, ändras så att hänvisning sker till COTIF 1999 i stället för som tidigare COTIF 1980. Vid tidigare ändring i paragrafen skrevs 1990 och internationell järnvägstransport, vilket nu rättas till (se SFS 1998:484).

Den tidigare benämningen ”järnväg” ändras för att anpassa paragrafen till den nuvarande uppdelningen mellan infrastrukturförvaltare och transportör. Av den ändrade lydelsen framgår att transporten sker på järnväg, men att det inte längre är ”järnvägen” som utför den.

I övrigt ändras paragrafen språkligt, men det innebär inte någon ändring i sak.

Ikraftträdandebestämmelser

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

Lagen träder i kraft den dag regeringen bestämmer. Övervägandena finns i kapitel 8.

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

2 kap. Befordran av resande

1 § Detta kapitel tillämpas på befordran av resande med järnväg i allmän inrikes trafik. På befordran i trafik med utlandet tillämpas kapitlet endast om något annat inte följer av *Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007 av den 23 oktober 2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer eller av fördraget om internationell järnvägstrafik (COTIF) av den 9 maj 1980 i dess lydelse enligt ändringsprotokollet av den 3 juni 1999.*

Paragrafen, som reglerar järnvägstrafiklagens tillämpningsområde, ändras så att hänvisning sker till COTIF 1999 i stället för till COTIF 1980. Därutöver ändras paragrafen så att det klart framgår att passagerarförordningen går före järnvägstrafiklagen i den mån passagerarförordningen är tillämplig. Detta följer dock direkt av EU-rätten och innebär därför inte någon skillnad mot gällande rätt.

Ikraftträdandebestämmelser

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

Lagen träder i kraft den dag regeringen bestämmer. Övervägandena finns i kapitel 8.

Kommittédirektiv 2013:79

En modern reglering av person- och godstransporter på järnväg

Beslut vid regeringssammanträde den 29 augusti 2013

Sammanfattning

Den civilrättsliga lagstiftningen om järnvägstransporter är föråldrad och i behov av en bred översyn. Bland annat återspeglar inte lagstiftningen om inrikes person- och godstransporter det förhållandet att det numera är olika aktörer som ansvarar för infrastrukturen respektive utför järnvägstransporterna. Utvecklingen har medfört att regleringen har blivit svåröverskådlig och inkonsekvent, vilket är särskilt problematiskt för enskilda resenärer som drabbas av skada till följd av järnvägstransporter. En särskild utredare ska därför göra en översyn av lagstiftningen om inrikes transporter och föreslå ändringar för att uppnå ett modernt regelverk.

När det gäller de internationella person- och godstransporterna har Sverige ännu inte tillträtt den reviderade konventionen om internationell järnvägstrafik (COTIF 1999). Konventionen innebär en utveckling av regelverket för den internationella trafiken och har tillträtts av såväl EU som av det stora flertalet europeiska stater. Svenska passagerare och svensk industri bör kunna använda och bedriva internationella järnvägstransporter under samma förutsättningar som övriga Europa. Det är också viktigt att Sverige inte står utanför det internationella samarbetet på järnvägsområdet. Utredaren ska därför lämna ett underlag för bedömningen av frågan om ett svenskt tillträde till COTIF 1999 och lämna ett förslag till ställningstagande. Utredaren ska också föreslå de lagändringar som behövs för att konventionen ska kunna tillträdas eller som i övrigt bedöms lämpliga i samband med ett tillträde.

Under senare år har järnvägsföretag och andra transportörer i den spårbundna trafiken framställt önskemål om en möjlighet att från infrastrukturförvaltaren återkräva ersättning som företagen blivit skyldiga att betala på grund av problem med infrastrukturen (regressrätt). Ett tillträde till COTIF 1999 medför en sådan möjlighet vid internationella transporter, men det bör övervägas om det ska införas en mer omfattande regressrätt som även avser inrikes trafik. Utredaren ska därför analysera konsekvenserna av att det införs en regressrätt gentemot infrastrukturförvaltaren som är mer vidsträckt än regleringen i COTIF 1999. Om det bedöms lämpligt med en mer vidsträckt regressrätt, ska utredaren lämna förslag till hur den bör utformas.

Utredaren ska i ett delbetänkande senast den 29 maj 2014 redovisa resultatet av sina överväganden när det gäller ett svenskt tillträde till COTIF 1999 och de lagändringar som är nödvändiga vid ett tillträde. Uppdraget i övrigt ska redovisas senast den 27 februari 2015.

Fördraget om internationell järnvägstrafik

COTIF¹ av den 9 maj 1980 är en mellanstatlig konvention vars huvudsakliga syfte är att underlätta internationella järnvägstransporter genom att skapa en för alla konventionsstater gemensam rättslig grund för sådana transporter. COTIF reviderades år 1999 genom antagandet av det s.k. Vilniusprotokollet. En viktig nyhet i den reviderade konventionen (COTIF 1999) är att bestämmelserna om person- och godstransporter i huvudsak är tillämpliga på alla avtal för internationella järnvägstransporter inom konventionens geografiska område. Enligt konventionens tidigare lydelse tillämpas de enhetliga bestämmelserna för transporter enbart på särskilt angivna järnvägslinjer. Under vissa villkor gäller den reviderade konventionens regler också för järnvägstransporter mellan COTIF-stater och andra stater. En annan nyhet är att rättigheter och skyldigheter har delats upp på infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag, i stället för att som tidigare knyts till det generella begreppet järnvägen.

COTIF 1999 består av ett grundfördrag och sju bihang. Grundfördraget innehåller vissa definitioner och regler om erkännande och verkställighet av domar. I bihangen finns enhetliga

¹ Convention relative aux transports internationaux ferroviaires.

bestämmelser som rör transportavtal vid persontransporter (CIV), transportavtal vid godstransporter (CIM), transport av farligt gods (RID), avtal om nyttjande av vagnar (CUV), avtal om infrastrukturanvändning (CUI), tekniska standarder och föreskrifter för järnvägsmateriel (APTU) och tekniskt godkännande av järnvägsmateriel (ATMF).

EU:s anslutning till COTIF

EU tillträdde COTIF 1999 den 1 juli 2011. Tillträdet föregicks av ett antal ändringar i konventionen i syfte att undanröja några av de kollisioner mellan EU-rätten och COTIF 1999 som hade identifierats. Övriga kollisioner är tänkta att hanteras med hjälp av en s.k. frikopplingsklausul i det avtal mellan Mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik (OTIF) och EU som reglerar villkoren för EU:s tillträde. Innebörden av klausulen är att bestämmelserna i EU-rätten - för EU och dess medlemsstater - har företräde framför COTIF 1999. Detta gäller under förutsättning att den aktuella tillämpningen av bestämmelserna avser järnvägstransporter som bedrivs inom EU. Avtalet tillåter dock att företrädesrätten utsträcks till hela EES-området.

Järnvägsutredningens förslag

I betänkandet En samlad järnvägslagstiftning (SOU 2004:92) föreslog Järnvägsutredningen att Sverige skulle tillträda COTIF 1999 och lämnade förslag på de lagändringar som föranleddes av ett tillträde. Vidare föreslogs att den civilrättsliga regleringen av inrikes järnvägstransporter skulle moderniseras i linje med regleringen för internationella järnvägstransporter. Enligt förslaget skulle järnvägstrafik-lagen (1985:192) och lagen (1985:193) om internationell järnvägstrafik upphävas och ersättas av bestämmelser i järnvägs-lagen (2004:519).

Varken förslaget om Sveriges tillträde till COTIF 1999 eller förslagen om anpassning och modernisering av de civilrättsliga bestämmelserna har genomförts. Lagförslagen har i dessa delar blivit delvis överspelade genom att EU antagit passagerarför-

ordningen,² som till viss del har ersatt den civilrättsliga reglering som var föremål för utredningens översyn.

Den nuvarande svenska järnvägslagstiftningen

Civilrättsliga bestämmelser om järnväg reglerar framför allt ingående och genomförande av transportavtal samt skadeståndsansvar gentemot kund och tredje man. Olika regler gäller för transport av personer och för transport av gods.

Den civilrättsliga lagstiftningen om persontransporter är uppdelad på flera regelverk. De internationella transporter som omfattas av COTIF 1980 regleras i lagen om internationell järnvägstrafik. Regleringen innebär i princip att de enhetliga bestämmelserna i COTIF 1980 om transport av passagerare ska tillämpas. För inrikes transporter - och sådana internationella transporter som inte omfattas av COTIF 1980 - finns bestämmelser i järnvägstrafiklagen. Samtidigt gäller dock att reglerna i EU:s passagerarförordning ska tillämpas på merparten av persontransporterna, vid såväl inrikes som internationella resor inom EU.

Passagerarförordningen har till syfte att stärka resenärernas rättigheter och ger en tvingande minimistandard för tågresor i Europa. Förordningen ålägger järnvägsföretagen m.fl. vissa skyldigheter i förhållande till resenärerna, bl.a. att tillhandahålla information och biljetter samt assistans till personer med funktionsnedsättning. Den föreskriver även att merparten av bestämmelserna i CIV (COTIF 1999) ska tillämpas på transporterna. Eftersom passagerarförordningen är direkt tillämplig i Sverige, får detta till följd att bestämmelserna i CIV - i dess lydelse enligt COTIF 1999 - ska tillämpas trots att Sverige ännu inte tillträtt COTIF 1999. Enligt passagerarförordningen ska dock CIV tillämpas med beaktande av förordningens särskilda bestämmelser om ersättning och assistans vid förseningar. På transporter inom unionen kan vissa bestämmelser i CIV därför få en tillämpning som avviker från COTIF 1999.

Merparten av de internationella godstransporterna regleras av bestämmelser i bihang CIM till COTIF 1980, genom en hänvisning i lagen om internationell järnvägstrafik. Också de särskilda bestämmelserna om transport av privatvagnar, containrar och expressgods i bilagorna till CIM har inkorporerats i svensk rätt

² Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007 av den 23 oktober 2008 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer.

genom lagen om internationell järnvägstrafik. För inrikes transporter och internationella transporter som inte omfattas av COTIF 1980 finns bestämmelser i järnvägstrafiklagen.

Offentligrättsliga bestämmelser om järnväg reglerar bland annat krav på järnvägssystem, tillstånd för att bedriva järnvägsverksamhet, rätt att utföra och organisera trafik på järnvägsnät, tilldelning av infrastrukturkapacitet och tillsyn. Bestämmelserna finns i huvudsak i järnvägslagen, som är i hög grad harmoniserad genom olika EU-direktiv. Det finns även offentligrättsliga bestämmelser i lagen (2006:263) om transport av farligt gods. Lagen införlivar direktiv 2008/68/EG³ som i sin tur inkorporerar bihanget om transport av farligt gods (RID) till COTIF 1999.

Utredningsuppdraget

Ett svenskt tillträde till COTIF 1999

Utredningens första del omfattar att lämna ett underlag för bedömningen av frågan om ett svenskt tillträde till COTIF 1999 och att ge förslag till ställningstagande. Ett flertal omständigheter talar med styrka för att Sverige bör tillträda konventionen. Den svenska järnvägsbranschen har genomgått organisatoriska förändringar och särskilt den civil-rättsliga regleringen för internationella järnvägstransporter har därmed blivit föråldrad. Ett tillträde till COTIF 1999 skulle innebära att den svenska regleringen moderniseras i viktiga avseenden och kommer att stämma överens med vad som gäller i övriga Europa. En sådan utveckling vore positiv för såväl aktörerna i järnvägssektorn som de privatpersoner och företag som använder sig av internationell tågtrafik.

Det är också angeläget att Sverige inte står utanför det internationella samarbetet på järnvägsområdet där COTIF 1999 utgör en central del. Kretsen av konventionsstater är ett viktigt forum för den europiska järnvägssektorns utveckling. Av de 45 medlemsstaterna i OTIF är det endast tre som ännu inte har anslutit sig till COTIF 1999. Konventionen har tillträtts av övriga nordiska länder och så gott som alla medlemsstater i EU. Genom ett tillträde till COTIF 1999 skulle Sverige ges samma förutsätt-

³ Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/68/EG av den 24 september 2008 om transport av farligt gods på väg, järnväg och inre vattenvägar.

ningar att påverka utvecklingen av den internationella järnvägstrafiken som övriga Europa.

Ytterligare ett skäl för tillträde är att regleringen i COTIF 1999 redan till viss del en del av den svenska rättsordningen. Delar av konventionen tillämpas genom passagerarförordningen. Dessutom har EU tillträtt konventionen i dess helhet och den utgör därför en del av gemenskapsrätten.

Lagändringar i samband med ett tillträde till COTIF 1999

Utöver frågan om ett svenskt tillträde till COTIF 1999 omfattar den första delen av utredarens uppdrag att lämna förslag till de lagändringar som är nödvändiga vid ett tillträde. Under utredningens andra del ska utredaren överväga och i förekommande fall lämna förslag till ytterligare lagändringar rörande internationella järnvägstransporter som bedöms lämpliga i samband med ett tillträde.

Ett svenskt tillträde till COTIF 1999 förutsätter ändringar i lagstiftningen om internationella järnvägstransporter. Utredaren ska anpassa den civilrättsliga regleringen av internationella järnvägstransporter till konventionens enhetliga bestämmelser om persontransporter (CIV), godstransporter (CIM) och avtal om nyttjande av vagnar (CUV).

För persontransporternas del måste det beaktas att merparten av CIV redan tillämpas i den svenska rättsordningen, genom att bihanget infogats i passagerarförordningen. Utredaren ska överväga vilka återstående delar av CIV som behöver genomföras samt lämna förslag till en reglering av sådana internationella transporter som inte omfattas av passagerarförordningen. Vid utformningen av regleringen ska utredaren överväga om sådana bestämmelser i passagerarförordningen som ändrar eller kompletterar bestämmelserna i CIV kan och bör införas för sådana internationella transporter som faller utanför förordningens tillämpningsområde. Det finns vidare vissa frågor som inte regleras i CIV och där särskilda bestämmelser behöver övervägas. Detta gäller bland annat ersättnings storlek vid dödsfall eller personskada, som ska bestämmas enligt nationell rätt (art. 30.2). Frågan är om det bör införas ett begränsningsbelopp för sådana skador.

I utredarens uppdrag ligger också att anpassa de offentlig-rättsliga bestämmelserna till konventionens enhetliga bestämmelser

för infrastrukturanvändning (CUI), tekniska standarder och föreskrifter för järnvägsmateriel (APTU) samt tekniskt godkännande av järnvägsmateriel (ATMF). Utredaren ska i denna del av uppdraget utforma sina förslag med beaktande av att järnvägslagens bestämmelser om krav på järnvägssystem respektive om avtal mellan infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag eller auktoriserade sökande är EU-harmoniserade. Utredaren ska i så stor utsträckning som möjligt utforma sina förslag i syfte att komplettera dessa bestämmelser i järnvägslagen. Utredaren kan dock föreslå ändringar i de befintliga bestämmelserna, om detta möjliggör en mer ändamålsenlig anpassning av svensk rätt till bestämmelserna i såväl EU-rätten som i ovan nämnda bihang till COTIF 1999.

Utredaren ska därtill bedöma om den offentlighetsliga regleringen behöver anpassas till konventionens enhetliga bestämmelser om transport av farligt gods i bihanget RID och vid behov lämna förslag till sådana anpassningar.

Den civilrättsliga regleringen av inrikes gods- och persontransporter

Ett svenskt tillträde till COTIF 1999 berör strikt sett endast internationella järnvägstransporter. Det finns emellertid ett behov av att också se över den civilrättsliga regleringen av inrikes transporter. En sådan översyn ska ske under utredningens andra del.

Järnvägstrafiklagen är från år 1985. Den är i vissa delar förlegad, bland annat på grund av att den inte är anpassad till att järnvägen numera enligt den offentlighetsliga regleringen är uppdelad på infrastrukturförvaltare, som ansvarar för infrastrukturen, och järnvägsföretag, som utför transporter. För persontransporternas del tillkommer att passagerarförordningen nu reglerar en del av de områden som behandlas i järnvägstrafiklagen.

När det gäller regleringen av inrikes persontransporter på järnväg måste - liksom när det gäller regelverket för internationella transporter - beaktas att passagerarförordningen begränsar utrymmet att överväga en särskild nationell reglering av inrikes persontransporter. Det finns dock under alla förhållanden behov av att revidera eller upphäva sådan lagstiftning som står i strid med passagerarförordningen eller är obehövlig med hänsyn till förordningen. Utredaren är vidare fri att föreslå sådana bestämmelser

som lämpligen bör komplettera passagerarförordningen, dock under förutsättning att dessa inte omfattas av det lagstiftningsarbete rörande resenärers rättigheter som pågår i Justitiedepartementet (se vidare nedan).

Det finns också ett behov av att se över den civilrättsliga lagstiftningen som ska gälla vid sidan av passagerarförordningen. Förordningen är endast tillämplig på sådan järnvägstrafik som tillhandahålls med tillstånd enligt EU-direktivet om tillstånd till järnvägsföretag.⁴ Det får till följd att förordningen inte tillämpas på vissa delar av den järnvägstrafik som bedrivs i Sverige. Det gäller trafik som bedrivs på slutna spår, såsom Roslagsbanan och Saltsjöbanan i Stockholm. Förordningen omfattar inte heller sådan spårbunden trafik som inte utgör järnvägstrafik, t.ex. spårvagnstrafik och Stockholms tunnelbana. För sådan trafik som undantas från förordningens tillämpningsområde finns det behov av en civilrättslig lagstiftning vid sidan av passagerarförordningen. En sådan reglering finns i dag i järnvägstrafiklagen, men den behöver moderniseras.

Utredaren ska inte behandla sådana resenär rättigheter i kollektivtrafiken som omfattas av Utredningen om en ny kollektivtrafiklags slutbetänkande Lag om resenärers rättigheter i lokal och regional kollektivtrafik (SOU 2009:81). I betänkandet lämnas förslag till en transportslagsövergripande lag om resenär rättigheter i kollektivtrafiken, bland annat resenärers rätt till information och ersättning vid förseningar samt särskilda rättigheter för personer med funktionsnedsättning. Förslaget förutsätter att möjligheten till permanent undantag för lokal och regional tågtrafik, som finns i passagerarförordningen, utnyttjas. Arbete med förslaget pågår i Justitiedepartementet. I promemorian Lag om resenärers rättigheter - kompletterande bestämmelser (Ds 2013:44) föreslås att undantag från passagerarförordningen ska göras för lokal och regional trafik. Det lämnas också förslag till viss kompletterande reglering till förordningen. Utredaren ska vid sitt arbete utgå från att det kommer att införas en nationell lagstiftning som i huvudsak täcker de transporter och reglerar de frågor som föreslås i det nämnda betänkandet och den nämnda promemorian. Andra frågor rörande inrikes persontransporter som inte omfattas av förslaget i betänkandet eller promemorian ska dock övervägas av utredaren, till den del dessa inte regleras av passagerarförordningen. Det handlar t.ex. om ansvaret för personskador vid transporter med tunnelbana eller spårväg.

⁴ Rådets direktiv 95/18/EG av den 19 juni 1995 om tillstånd för järnvägsföretag. direktivet senast ändrat genom

För godstransporternas del är utrymmet större att föreslå en moderniserad reglering för inrikes transporter.

En allmän utgångspunkt för alla järnvägstransporter bör vara att de regleras likartat oavsett om det är fråga om inrikes eller internationella transporter. Tåg transporterar ofta passagerare som har skilda destinationer. Ofta torde det saknas skäl att en passagerare som har en biljett till ett annat land har andra rättigheter än den som ska resa inom Sverige. Motsvarande gäller godstransporter där företagen normalt gynnas av enhetliga regler oavsett om transporten passerar landgränsen eller inte. Denna utgångspunkt behöver inte gälla undantagslöst. Utredaren kan således föreslå olika regler beroende på passagerarens eller godsets destination, om utredaren anser att det finns starka skäl för det.

En mer vidsträckt regressrätt, innefattande även inrikes trafik

I samband med ett tillträde till COTIF 1999 blir det nödvändigt att ta ställning till hur bestämmelserna om ansvarsförhållandet mellan infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska utformas. Enligt COTIF 1999 (bihang CUI) gäller att järnvägsföretag under vissa förutsättningar har rätt att genom regress få kompensation av infrastrukturförvaltaren för ersättning som företaget fått betala till kunder på grund av försening, om driftstörningen orsakats av infrastrukturen. Konventionen innehåller också bestämmelser om vilket ansvar infrastrukturförvaltare respektive järnvägsföretag har för skador som de tillfogar varandra inom ramen för järnvägsdriften. Även beträffande dessa frågor ska förslag till nödvändiga anpassningar av svensk rätt föreslås under utredningens första del.

Under utredningens andra del ska frågor om regress övervägas ytterligare. I svensk rätt saknas särskilda bestämmelser som reglerar ansvarsförhållandet mellan infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag. De trafikeringsavtal som sluts mellan parterna brukar innehålla regler om ansvar för skador. I kontraktsförhållanden ansvarar parterna dessutom normalt för oaktsamt vållad skada, även ren förmögenhetsskada, enligt allmänna kontraktsrättsliga principer. I järnvägslagen har det dessutom införts ett system med kvalitetsavgifter, som har sin grund i ett

EU-direktiv.⁵ Systemet bygger på att den som orsakar en störning i trafiken kan bli skyldig att betala en kvalitetsavgift. Avgifternas främsta syfte är dock inte att ge kompensation för skador utan att utgöra ett incitament till att utföra verksamheten på avtalat sätt.

Den reglering om regressrätt som behöver införas med anledning av COTIF 1999 gäller endast ersättning som utbetalas enligt CIV eller CIM, dvs. vid internationella person- och gods-transporter. Det kan emellertid ifrågasättas om inte en vidare regressrätt bör införas, bl.a. mot bakgrund av att såväl internationella som inrikes transporter inte sällan utförs med ett och samma tåg. Frågor som i så fall aktualiseras är om regressrätten även bör omfatta ersättning enligt passagerarförordningen (som går utöver CIV) och sådan ersättning som kan betalas ut enligt den lagstiftning om resenärers rättigheter i lokal och regional kollektivtrafik som föreslagits i betänkandet SOU 2009:81. En annan fråga är om regressrätt också bör gälla när ersättning betalas ut i samband med inrikes godstransporter. Det bör också övervägas om det bör finnas undantag från infrastrukturförvaltarens ersättningsskyldighet. En särskild fråga är om en infrastrukturförvaltare, som har betalat ersättning till ett järnvägsföretag, i sin tur bör kunna utöva regressrätt gentemot ett annat järnvägsföretag som orsakat störningen.

Utredaren ska mot denna bakgrund i uppdragets andra del analysera konsekvenserna av att införa en mer vidsträckt regressrätt än regleringen i COTIF 1999 och, om det bedöms lämpligt med en mer vidsträckt regressrätt, lämna förslag till hur den bör utformas.

Vid bedömningen av om bestämmelser om en vidare regressrätt bör införas och, om sådana bestämmelser ska införas, hur de lämpligen bör utformas, ska utredaren beakta vilka konsekvenser regleringen får för järnvägsmarknaden. Det ska övervägas vilka ekonomiska konsekvenser regleringen kan förväntas få för marknadens aktörer men även andra tänkbara följder, exempelvis när det gäller turtäthet.

Samtliga förslag till reglering av järnvägsföretags regressrätt gentemot infrastrukturförvaltare bör slutligen även analyseras utifrån järnvägslagens reglering om kvalitetsavgifter. Ändringar av den senare regleringen kan föreslås, om sådana krävs för att

⁵ Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/14/EG av den 26 februari 2001 om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg, numera ersatt av Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde.

bestämmelserna därmed ska ge en mer ändamålsenlig samlad effekt för järnvägstrafiken. Ytterligare en förutsättning för sådana ändringar är att bestämmelserna fortfarande är förenliga med EUrättens krav.

Arbetets bedrivande och redovisning av uppdraget

Utredaren ska inhämta synpunkter från branschen, berörda myndigheter och organisationer i den utsträckning som utredaren finner lämpligt. När det gäller redovisningen av förslagets konsekvenser för företag ska synpunkter inhämtas från Näringslivets Regelnämnd (NNR). Utredaren ska även ta del av den rapport om konsekvenserna av ett genomförande av COTIF 1999 som utarbetats av Trafikanalys. Utredaren ska vidare hålla sig informerad om arbetet inom Justitiedepartementet rörande förslagen i betänkandet SOU 2009:81 och Ds 2013:44 samt följa det arbete som pågår inom ramen för Utredningen om Järnvägens organisation (dir. 2013:46).

Utredaren ska redovisa ekonomiska konsekvenser och andra effekter av framlagda förslag för företag och enskilda samt för det allmänna. Om förslagen kan förväntas leda till intäktsminskningar eller kostnadsökningar för det allmänna, ska utredaren föreslå hur dessa ska finansieras.

Utredaren ska i ett delbetänkande senast den 29 maj 2014 redovisa resultatet av sina överväganden när det gäller ett svenskt tillträde till COTIF 1999 och nödvändiga lagändringar vid ett tillträde. Uppdraget i övrigt ska redovisas senast den 27 februari 2015.

(Justitiedepartementet)

Protocole du 3 juin 1999 portant modification de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980

Protocol of 3 June 1999 for the Modification of the Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF) of 9 May 1980

Protokoll av den 3 juni 1999 om ändring av fördraget om internationell järnvägstrafik (COTIF) av den 9 maj 1980

- | | | |
|--|---|--|
| • Article premier
Nouvelle teneur de la Convention | • Article 1
New version of the Convention | • Artikel 1
Ny lydelse av fördraget |
| • Article 2
Dépositaire provisoire | • Article 2
Provisional Depositary | • Artikel 2
Tillfällig depositarie |
| • Article 3
Signature. Ratification.
Acceptation. Approbation.
Adhésion | • Article 3
Signature. Ratification.
Acceptance. Approval.
Accession | • Artikel 3
Undertecknande. Ratifikation.
Godtagande.
Godkännande. Anslutning |
| • Article 4
Entrée en vigueur | • Article 4
Entry into force | • Artikel 4
Ikraftträdande |
| • Article 5
Déclarations et réserves | • Article 5
Declarations and reservations | • Artikel 5
Förklaringar och förbehåll |
| • Article 6
Dispositions transitoires | • Article 6
Transitional provisions | • Artikel 6
Övergångsbestämmelser |
| • Article 7
Textes du Protocole | • Article 7
Texts of the Protocol | • Artikel 7
Protokollstexter |

En application des articles 6 et 19, § 2 de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires, signée à Berne, le 9 mai 1980, ci-après appelée "COTIF 1980", la cinquième Assemblée générale de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) s'est tenue à Vilnius du 26 mai au 3 juin 1999.

In application of Articles 6 and 19 § 2 of the Convention concerning International Carriage by Rail, signed at Berne on 9 May 1980, hereinafter called "COTIF 1980", the fifth General Assembly of the Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail (OTIF) was held at Vilnius from 26 May to 3 June 1999.

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

Generalförsamlingen,

- Convaincue de la nécessité et de l'utilité d'une organisation intergouvernementale qui traite dans la mesure du possible de tous les aspects du transport international ferroviaire à l'échelon des Etats,
- convaincu de la nécessité et de l'utilité d'une organisation intergouvernementale qui traite dans la mesure du possible de tous les aspects du transport international ferroviaire à l'échelon des Etats,
- som är övertygad om nödvändigheten och nyttan av en mellanstatlig organisation som så långt det är möjligt behandlar alla aspekter av internationell järnvägstrafik på statlig nivå,
- considérant qu'à cet effet et compte tenu de l'application de la COTIF 1980 par 39 Etats en Europe, en Asie et en Afrique ainsi que par les entreprises ferroviaires dans ces Etats, l'OTIF est l'Organisation la plus appropriée,
- considering that for this purpose, taking account of the application of COTIF 1980 by 39 States in Europe, Asia and Africa as well as by the railway undertakings in those States, OTIF is the most appropriate organisation,
- som anser att OTIF är den lämpligaste organisationen för detta ändamål, med tanke på att COTIF 1980 tillämpas av 39 stater i Europa, Asien och Afrika samt av järnvägsföretagen i dessa stater,
- considérant la nécessité de développer la COTIF 1980, notamment les Règles uniformes CIV et les Règles uniformes CIM, pour l'adapter aux besoins nouveaux des transports internationaux ferroviaires,
- considering the necessity of developing COTIF 1980, in particular the CIV Uniform Rules and the CIM Uniform Rules, in order to adapt it to the present needs of international carriage by rail,
- som anser att det är nödvändigt att revidera COTIF 1980, i synnerhet de enhetliga rättsreglerna CIV och de enhetliga rättsreglerna CIM, för att anpassa dem till den internationella järnvägstrafikens nya behov,
- considérant que la sécurité lors du transport de marchandises dangereuses en trafic international ferroviaire nécessite de transformer le RID en un régime de droit public, dont l'application ne dépend plus de la conclusion d'un contrat de transport soumis aux Règles uniformes CIM,
- considering that safety during the carriage of dangerous goods in international rail traffic emands the transformation of RID into a regime of public law, whose application no longer depends upon the conclusion of a contract of carriage subject to the CIM Uniform Rules,
- som anser att säkerheten vid transport av farligt gods i internationell järnvägstrafik kräver att RID omvandlas till en offentligrättslig ordning, vars tillämpning inte längre är avhängig av ett transportavtal som omfattas av de enhetliga rättsreglerna CIM,
- considérant que, depuis la signature de la Convention, le 9 mai 1980, les changements politiques,
- considering that the political, economic and juridical changes which have occurred in a large
- som anser att de politiska, ekonomiska och rättsliga förändringar som har inträffat i ett stort antal

- | | | |
|--|--|--|
| <p>économiques et juridiques intervenus dans un grand nombre des Etats membres impliquent d'établir et de développer des prescriptions uniformes couvrant d'autres domaines de droit qui sont importants pour le trafic international ferroviaire,</p> <ul style="list-style-type: none"> - considérant que les Etats devraient prendre, en tenant compte d'intérêts publics particuliers, des mesures plus efficaces pour éliminer les obstacles qui persistent lors du franchissement des frontières en trafic international ferroviaire, - considérant que dans l'intérêt des transports internationaux ferroviaires, il importe d'actualiser les conventions et les accords internationaux multilatéraux existants dans le domaine ferroviaire et, le cas échéant, de les intégrer dans la Convention, l'Assemblée générale a décidé ce qui suit : | <p>number of Member States since the signing of the Convention on 9 May 1980 should be the motive for establishing and for developing prescriptions which are uniform covering other fields of law which are important for international rail traffic,</p> <ul style="list-style-type: none"> - considering that the States should adopt, while taking into account special public interests, more efficacious measures to eliminate the obstacles which persist in the crossing of frontiers in international rail traffic, - considering that, in the interest of international carriage by rail, it is important to bring up to date the international multilateral conventions and agreements which exist in the railway field and to integrate them, where appropriate, into the Convention, the General Assembly has decided the following : | <p>medlemsstater sedan fördraget undertecknades den 9 maj 1980 medför att enhetliga föreskrifter som omfattar andra rättsområden som är viktiga för den internationella järnvägstrafiken bör upprättas och utvecklas,</p> <ul style="list-style-type: none"> - som anser att staterna, med beaktande av särskilda allmänna intressen, bör vidta effektivare åtgärder för att undanröja de hinder som kvarstår vid passerandet av gränser i internationell järnvägstrafik, - som anser att det i den internationella järnvägstrafikens intresse är viktigt att modernisera befintliga internationella multilaterala konventioner och avtal inom järnvägsområdet och, i förekommande fall, integrera dem i fördraget, har beslutat följande. |
|--|--|--|

*Article premier**Nouvelle teneur de la Convention*

La COTIF 1980 est modifiée selon la teneur figurant en annexe qui fait partie intégrante du présent Protocole.

*Article 2**Dépositaire provisoire*

§1 Les fonctions du Gouvernement dépositaire, prévues aux articles 22 à 26 de la COTIF 1980, sont assumées par l'OTIF, comme Dépositaire provisoire, dès l'ouverture à la signature du présent Protocole et jusqu'à la date de son entrée en vigueur.

*Article 1**New version of the Convention*

COTIF 1980 shall be modified according to the version appearing in the Annex which forms an integral part of this Protocol.

*Article 2**Provisional Depositary*

§1 The functions of the Depositary Government, provided for in Articles 22 to 26 of COTIF 1980, shall be performed by OTIF, as Provisional Depositary, from the opening for signature of this Protocol and until the date of its entry into force.

*Artikel 1**Ny lydelse av fördraget*

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

*Artikel 2**Tillfällig depositarie*

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

§ 2 Le Dépositaire provisoire avise les Etats membres :

- a) des signatures du présent Protocole, et du dépôt des instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion,
- b) de la date à laquelle le présent Protocole entre en vigueur en application de son article 4,

et assume les autres fonctions de Dépositaire telles qu'elles sont énoncées dans la Partie VII de la Convention de Vienne du 23 mai 1969 sur le droit des traités.

Article 3

Signature. Ratification. Acceptation. Approbation. Adhésion

§ 1 Le présent Protocole demeure ouvert à la signature des Etats membres jusqu'au 31 décembre 1999. Cette signature s'effectue à Berne, auprès du Dépositaire provisoire.

§ 2 Conformément à l'article 20, § 1 de la COTIF 1980, le présent Protocole est soumis à ratification, acceptation ou approbation. Les instruments de ratification, d'acceptation ou d'approbation sont déposés le plus tôt possible auprès du Dépositaire provisoire.

§ 3 Les Etats membres qui n'ont pas signé le présent Protocole dans le délai prévu au § 1, ainsi que les Etats dont la demande d'adhésion à la COTIF 1980 a été admise de plein droit conformément à son article 23, § 2, peuvent, avant l'entrée en vigueur du présent Protocole, y adhérer en déposant un instrument d'adhésion auprès du Dépositaire provisoire.

§ 2 The Provisional Depositary shall inform the Member States

- a) of signatures of this Protocol and of the deposit of instruments of ratification, acceptance, approval or accession,
- b) of the day on which this Protocol enters into force in application of its Article 4,

and shall perform the other functions of Depositary such as are set forth in Part VII of the Vienna Convention on the Law of Treaties of 23 May 1969.

Article 3

Signature. Ratification. Acceptance. Approval. Accession

§ 1 This Protocol shall remain open for signature by the Member States until 31 December 1999. The signing shall take place at Berne at the office of the Provisional Depositary.

§ 2 In accordance with Article 20 § 1 of COTIF 1980, this Protocol shall be subject to ratification, acceptance or approval. The instruments of ratification, acceptance or approval shall be deposited as soon as possible with the Provisional Depositary.

§ 3 The Member States which have not signed this Protocol within the period provided for in § 1, as well as States of which the application to accede to COTIF 1980 is deemed to have been accepted in accordance with its Article 23 § 2, may accede to this Protocol before its entry into force by depositing an instrument of accession with the Provisional Depositary.

§ 2 Den tillfällige depositarien skall underrätta medlemsstaterna

- a) om undertecknande av detta protokoll och om deponering av instrument om ratifikation, godtagande, godkännande eller anslutning,
- b) om den dag då detta protokoll träder i kraft enligt artikel 4 i detta,

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

Artikel 3

Undertecknande. Ratifikation. Godtagande. Godkännande. Anslutning

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

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

§ 3 De medlemsstater som inte har undertecknat detta protokoll inom den frist som anges i § 1 och de stater vars anslutningsansökan till COTIF 1980 anses bifallen i enlighet med artikel 23 § 2 i det fördraget, kan innan detta protokoll träder i kraft ansluta sig till det genom att deponera ett anslutningsinstrument hos den tillfällige depositarien.

§ 4 L'adhésion d'un Etat à la COTIF 1980 conformément à son article 23, dont la demande a été faite après l'ouverture à la signature du présent Protocole mais avant son entrée en vigueur, vaut tant pour la COTIF 1980 que pour la Convention dans la teneur de l'Annexe au présent Protocole.

Article 4
Entrée en vigueur

§ 1 Le présent Protocole entre en vigueur le premier jour du troisième mois suivant celui au cours duquel le Dépositaire provisoire aura notifié aux Etats membres le dépôt de l'instrument par lequel sont remplies les conditions de l'article 20, § 2 de la COTIF 1980. Sont considérés comme Etats membres au sens de cet article 20, § 2 les Etats, qui, au moment de la décision de la cinquième Assemblée générale, étaient des Etats membres et qui l'étaient encore au moment où les conditions pour l'entrée en vigueur du présent Protocole sont satisfaites.

§ 2 Toutefois, l'article 3 s'applique dès l'ouverture à la signature du présent Protocole.

Article 5
Déclarations et réserves

Les déclarations et réserves, prévues à l'article 42, § 1 de la Convention dans la teneur de l'Annexe au présent Protocole, peuvent être faites ou émises à tout moment, même avant l'entrée en vigueur du présent Protocole. Elles prennent effet au moment de l'entrée en vigueur du présent Protocole.

§ 4 The accession of a State to COTIF 1980 in accordance with its Article 23, the application to accede having been made during the period between the opening of this Protocol for signature and its entry into force, shall be considered as an accession to COTIF 1980 as well as to the Convention in its new version which appears in the Annex to this Protocol.

Article 4
Entry into force

§ 1 This Protocol shall enter into force on the first day of the third month following that during which the Provisional Depositary will have notified the Member States of the deposit of the instrument by which the conditions of Article 20 § 2 of COTIF 1980 are fulfilled. States which, at the time of the decision of the fifth General Assembly, were Member States and which are still such at the moment when the conditions for entry into force of this Protocol are satisfied, shall be considered as Member States within the meaning of the said Article 20 § 2.

§ 2 However, Article 3 shall be applicable from the opening for signature of this Protocol.

Article 5
Declarations and reservations

Declarations and reservations, provided for in article 42 § 1 of the Convention in the version in the Annex to this Protocol, may be made or lodged at any time, even before the entry into force of this Protocol. They shall take effect at the time of entry into force of this Protocol.

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

Artikel 4
Ikraftträdande

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

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

Artikel 5
Förklaringar och förbehåll

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

*Article 6**Dispositions transitoires*

§ 1 Au plus tard six mois après l'entrée en vigueur du présent Protocole, le Secrétaire général de l'OTIF convoque l'Assemblée générale afin :

- a) de désigner les membres du Comité administratif pour la prochaine période (article 14, § 2, lettre b) de la COTIF dans la teneur de l'Annexe au présent Protocole) et, le cas échéant, de décider de la fin du mandat du Comité administratif en fonction,
- b) de fixer, par période de six ans, le montant maximal que peuvent atteindre les dépenses de l'Organisation durant chaque période budgétaire (article 14, § 2, lettre e) de la COTIF dans la teneur de l'Annexe au présent Protocole), et
- c) de procéder, le cas échéant, à l'élection du Secrétaire général (article 14, § 2, lettre c) de la COTIF dans la teneur de l'Annexe au présent Protocole).

§ 2 Au plus tard trois mois après l'entrée en vigueur du présent Protocole, le Secrétaire général de l'OTIF convoque la Commission d'experts techniques.

§ 3 Après l'entrée en vigueur du présent Protocole, le mandat du Comité administratif, déterminé conformément à l'article 6, § 2, lettre b) de la COTIF 1980, prend fin à la date fixée par l'Assemblée générale, laquelle doit coïncider avec le début du mandat des membres et membres suppléants du Comité administratif désignés par elle (article 14, § 2, lettre b) de la

*Article 6**Transitional provisions*

§ 1 At the latest six months after the entry into force of this Protocol, the Secretary General of OTIF shall convene the General Assembly in order to

- a) designate the members of the Administrative Committee for the next period (Article 14 § 2, letter b) of COTIF in the version in the Annex to this Protocol) and, if appropriate, to take decisions about the end of the mandate of the current Administrative Committee,
- b) fix, for a period of six years, the maximum amount that the expenditure of the Organisation may reach during each financial period (Article 14 § 2, letter e) of COTIF in the version in the Annex to this Protocol), and
- c) proceed, if appropriate, to the election of the Secretary General (Article 14 § 2, letter c) of COTIF in the version in the Annex to this Protocol).

§ 2 At the latest three months after the entry into force of this Protocol, the Secretary General of OTIF shall convene the Committee of Technical Experts.

§ 3 After the entry into force of this Protocol, the mandate of the Administrative Committee, determined in accordance with Article 6 § 2, letter b) of COTIF 1980, shall terminate on the date fixed by the General Assembly which must coincide with the beginning of the mandate of the members and deputy members of the Administrative Committee designated by the General

*Artikel 6**Övergångsbestämmelser*

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

- a) utse medlemmarna i administrativa kommittén för den påföljande perioden (artikel 14 § 2 b i COTIF i dess lydelse enligt bilagan till detta protokoll) och, i förekommande fall, fatta beslut om upphörande av den sittande administrativa kommitténs mandat,
- b) för en period om sex år fastställa det belopp till vilket organisationens utgifter högst får uppgå (artikel 14 § 2 e i COTIF i dess lydelse enligt bilagan till detta protokoll), och
- c) i förekommande fall utse generalsekretärare (artikel 14 § 2 c i COTIF i dess lydelse enligt bilagan till detta protokoll).

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

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

COTIF dans la teneur de l'Annexe au présent Protocole).

Assembly (Article 14 § 2, letter b) of COTIF in the version in the Annex to this Protocol).

(artikel 14 § 2 b i COTIF i dess lydelse enligt bilagan till detta protokoll).

§ 4 Le mandat du Directeur général de l'Office central, en fonction au moment de l'entrée en vigueur du présent Protocole, prend fin à l'expiration de la période pour laquelle il a été nommé conformément à l'article 7, § 2, lettre d) de la COTIF 1980. A partir du moment de l'entrée en vigueur du présent Protocole, il exerce les fonctions de Secrétaire général.

§ 4 The mandate of the Director General of the Central Office, in office at the time of entry into force of this Protocol, shall terminate on the expiration of the period for which he has been appointed in accordance with Article 7 § 2, letter d) of COTIF 1980. He shall exercise, from the time of entry into force of this Protocol, the functions of Secretary General.

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

§ 5 Même après l'entrée en vigueur du présent Protocole, les dispositions pertinentes des articles 6, 7 et 11 de la COTIF 1980 restent applicables en ce qui concerne :

§ 5 Even after the entry into force of this Protocol, the relevant provisions of Articles 6, 7 and 11 of COTIF 1980 shall remain applicable with regard to

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

- a) la vérification des comptes et l'approbation des comptes annuels de l'Organisation,
- b) la fixation des contributions définitives des Etats membres aux dépenses de l'Organisation,
- c) le paiement des contributions,
- d) le montant maximal que peuvent atteindre les dépenses de l'Organisation au cours d'une période quinquennale, fixé avant l'entrée en vigueur du présent Protocole.

- a) the auditing of the accounts and the approval of the annual accounts of the Organisation,
- b) the fixing of the definitive contributions of the Member States to the expenses of the Organisation,
- c) the payment of contributions,
- d) the maximum amount that the expenditure of the Organisation may reach during a five-year period, fixed before the entry into force of this Protocol.

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

Les lettres a) à c) se réfèrent à l'année au cours de laquelle le présent Protocole entre en vigueur ainsi qu'à celle qui précède cette année.

Letters a) to c) refer to the year during which this Protocol enters into force as well as to the year which precedes that year.

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

§ 6 Les contributions définitives des Etats membres, dues pour l'année au cours de laquelle le présent Protocole entre en vigueur, sont calculées sur la base de l'article 11, § 1 de la COTIF 1980.

§ 6 The definitive contributions of the Member States due for the year during which this Protocol enters into force, shall be calculated on the basis of Article 11 § 1 of COTIF 1980.

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

§ 7 Sur demande de l'Etat membre dont la contribution calculée en vertu de l'article 26 de la Convention dans la teneur de l'Annexe au présent Protocole est supérieure à celle due pour l'année 1999, l'Assemblée générale peut fixer la contribution de cet Etat pour les trois années qui suivent l'année de l'entrée en vigueur du présent Protocole, en tenant compte des principes suivants :

- a) la base de fixation de la contribution transitoire est la contribution minimale visée à l'article 26, § 3 susvisé ou la contribution due pour l'année 1999 si celle-ci est supérieure à la contribution minimale;
- b) la contribution est adaptée progressivement en trois étapes au maximum pour arriver au montant de la contribution définitive calculée en vertu de l'article 26 susvisé.

Cette disposition ne s'applique pas aux Etats membres qui sont redevables de la contribution minimale qui, en tout état de cause, reste due.

§ 8 Les contrats de transport des voyageurs ou des marchandises en trafic international entre les Etats membres, conclus en vertu des Règles uniformes CIV 1980 ou des Règles uniformes CIM 1980, restent soumis aux Règles uniformes en vigueur au moment de la conclusion du contrat même après l'entrée en vigueur du présent Protocole.

§ 9 Les dispositions contraignantes des Règles uniformes CUV et des Règles uniformes CUI s'appliquent aux contrats conclus avant l'entrée en vigueur du

§ 7 At the request of the Member State whose contribution calculated pursuant to Article 26 of the Convention in the version in the Annex to this Protocol is greater than that for the year 1999, the General Assembly may determine the contribution of that State for the three years which follow the year of entry into force of this Protocol, taking account of the following principles:

- a) the basis for the determination of the transitional contribution shall be the minimum contribution pursuant to Article 26 § 3 above referred to or the contribution due for the year 1999 if this is greater than the minimum contribution;
- b) the contribution shall be adapted progressively in three steps at most to arrive at the amount of the definitive contribution calculated pursuant to Article 26 above referred to.

This provision shall not apply to Member States which owe the minimum contribution which, in any event, shall remain due.

§ 8 Contracts of carriage of passengers or goods in international traffic between Member States, concluded pursuant to the CIV Uniform Rules 1980 or the CIM Uniform Rules 1980, shall remain subject to the Uniform Rules in force at the time of the conclusion of the contracts even after the entry into force of this Protocol.

§ 9 Mandatory provisions of the CUV Uniform Rules and of the CUI Uniform Rules shall apply to contracts concluded before the entry into force of this

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

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

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

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

§ 9 De tvingande bestämmelserna i de enhetliga rättsreglerna CUV och i de enhetliga rättsreglerna CUI skall på avtal som har ingåtts innan

présent Protocole un an après son entrée en vigueur.

Protocol one year after its entry into force.

detta protokoll har trätt i kraft tillämpas under ett år efter protokollets ikraftträdande.

Article 7
Textes du Protocole

§ 1 Le présent Protocole est conclu et signé en langues française, allemande et anglaise. En cas de divergence, seul le texte français fait foi.

Article 7
Texts of the Protocol

§ 1 This Protocol shall be concluded and signed in the English, French and German languages. In the case of divergence, the French text shall prevail.

Artikel 7
Protokollstexter

§ 1 Detta protokoll skall ingås och undertecknas på franska, tyska och engelska. Vid skiljaktigheter skall endast den franska texten vara giltig.

§ 2 Sur proposition de l'un des Etats membres concernés, l'Organisation publie des traductions officielles du présent Protocole dans d'autres langues, dans la mesure où l'une de ces langues est une langue officielle sur le territoire d'au moins deux Etats membres. Ces traductions sont élaborées en coopération avec les services compétents des Etats membres concernés.

§ 2 On a proposal by one of the Member States concerned, the Organisation shall publish official translations of this Protocol in other languages, if one of these languages is an official language in the territory of at least two Member States. These translations shall be prepared in cooperation with the competent services of the Member States concerned.

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

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

In witness whereof, the undersigned plenipotentiaries duly authorised by their respective Governments have signed this Protocol.

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

Fait à Vilnius, le 3 juin 1999, en un seul exemplaire original dans chacune des langues française, allemande et anglaise; ces exemplaires restent déposés dans les archives de l'OTIF. Des copies certifiées conformes en seront remises à chacun des Etats membres.

Done at Vilnius on 3 June 1999, in one original in each of the English, French and German languages; these originals shall remain deposited in the archives of OTIF. Certified copies shall be sent to each of the Member States.

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

Convention relative aux transports internationaux ferroviaires du 9 mai 1980 dans la teneur du Protocole de modification du 3 juin 1999

Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF) of 9 May 1980 in the version of the Protocol of Modification of 3 June 1999

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

<i>Titre premier Généralités</i>	<i>Title I General Provisions</i>	<i>Avdelning I Allmänna bestämmelser</i>
<ul style="list-style-type: none"> • Article premier Organisation intergouvernementale • Article 2 But de l'Organisation • Article 3 Coopération internationale • Article 4 Reprise et transfert d'attributions • Article 5 Obligations particulières des Etats membres • Article 6 Règles uniformes • Article 7 Définition de la notion "Convention" 	<ul style="list-style-type: none"> • Article 1 Intergovernmental Organisation • Article 2 Aim of the Organisation • Article 3 International cooperation • Article 4 Taking on and transfer of attributions • Article 5 Special obligations of the Member States • Article 6 Uniform Rules • Article 7 Definition of the expression "Convention" 	<ul style="list-style-type: none"> • Artikel 1 Mellanstatlig organisation • Artikel 2 Organisationens ändamål • Artikel 3 Internationellt samarbete • Artikel 4 Övertagande och överföring av befogenheter • Artikel 5 Medlemsstaternas särskilda skyldigheter • Artikel 6 Enhetliga rättsregler • Artikel 7 Definition av begreppet fördrag
<i>Titre II Dispositions communes</i>	<i>Title II Common Provisions</i>	<i>Avdelning II Gemensamma bestämmelser</i>
<ul style="list-style-type: none"> • Article 8 Droit national • Article 9 Unité de compte • Article 10 Dispositions complémentaires • Article 11 Caution judiciaire • Article 12 Exécution de jugements. Saisies 	<ul style="list-style-type: none"> • Article 8 National law • Article 9 Unit of account • Article 10 Supplementary provisions • Article 11 Security for costs • Article 12 Execution of judgments. Attachment 	<ul style="list-style-type: none"> • Artikel 8 Nationell rätt • Artikel 9 Beräkningsenhet • Artikel 10 Tilläggsbestämmelser • Artikel 11 Ställande av säkerhet • Artikel 12 Verkställande av domar. Kvarstad och utmätning

Titre III
Structure et fonctionnement

- Article 13
Organes
- Article 14
Assemblée générale
- Article 15
Comité administratif
- Article 16
Commissions
- Article 17
Commission de révision
- Article 18
Commission d'experts du
RID
- Article 19
Commission de la facilitation
ferroviaire
- Article 20
Commission d'experts
techniques
- Article 21
Secrétaire général
- Article 22
Personnel de l'Organisation
- Article 23
Bulletin
- Article 24
Listes des lignes

Titre IV
Finances

- Article 25
Programme de travail.
Budget. Comptes. Rapport
de gestion
- Article 26
Financement des dépenses
- Article 27
Vérification des comptes

Title III
Structure and Functioning

- Article 13
Organs
- Article 14
General Assembly
- Article 15
Administrative Committee
- Article 16
Other Committees
- Article 17
Revision Committee
- Article 18
RID Expert Committee
- Article 19
Rail Facilitation Committee
- Article 20
Committee of Technical
Experts
- Article 21
Secretary General
- Article 22
Staff of the Organisation
- Article 23
Bulletin
- Article 24
Lists of lines or services

Title IV
Finances

- Article 25
Work programme. Budget.
Accounts. Management
report
- Article 26
Financing the expenditure
- Article 27
Auditing of accounts

Avdelning III
Uppbyggnad och verksamhet

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

Avdelning IV
Finanser

- Artikel 25
Arbetsprogram. Budget.
Redovisning. Förvaltnings-
berättelse
- Artikel 26
Finansiering av utgifterna
- Artikel 27
Granskning av organisa-
tionens räkenskaper

*Titre V
Arbitrage*

- Article 28
Compétence
- Article 29
Compromis. Greffe
- Article 30
Arbitres
- Article 31
Procédure. Frais
- Article 32
Prescription. Force
exécutoire

*Titre VI
Modification de la Convention*

- Article 33
Compétence
- Article 34
Décisions de l'Assemblée
générale
- Article 35
Décisions des Commissions

*Titre VII
Dispositions finales*

- Article 36
Dépositaire
- Article 37
Adhésion à la Convention
- Article 38
Adhésion d'organisations
régionales d'intégration
économique
- Article 39
Membres associés
- Article 40
Suspension de la qualité de
membre
- Article 41
Dénonciation de la
Convention

*Title V
Arbitration*

- Article 28
Competence
- Article 29
Agreement to refer to
arbitration. Registrar
- Article 30
Arbitrators
- Article 31
Procedure. Costs
- Article 32
Limitation. Enforcement

*Title VI
Modification of the Convention*

- Article 33
Competence
- Article 34
Decisions of the General
Assembly
- Article 35
Decisions of the Committees

*Title VII
Final Provisions*

- Article 36
Depositary
- Article 37
Accession to the Convention
- Article 38
Accession of regional
economic integration organi-
sations
- Article 39
Associate Members
- Article 40
Suspension of membership
- Article 41
Denunciation of the
Convention

*Avdelning V
Skiljedom*

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

*Avdelning VI
Ändring av fördraget*

- Artikel 33
Behörighet
- Artikel 34
Beslut av generalförsam-
lingen
- Artikel 35
Beslut av utskotten

*Avdelning VII
Slutbestämmelser*

- Artikel 36
Depositarie
- Artikel 37
Anslutning till fördraget
- Artikel 38
Anslutning av regionala
organisationer för ekono-
misk integration
- Artikel 39
Associerade medlemmar
- Artikel 40
Avbrott i medlemskap
- Artikel 41
Uppsägning av fördraget

- | | | |
|---|--|---|
| • Article 42
Déclarations et réserves à la
Convention | • Article 42
Declarations and reservations
to the Convention | • Artikel 42
Förklaringar och förbehåll
rörande fördraget |
| • Article 43
Dissolution de
l'Organisation | • Article 43
Dissolution of the Organisa-
tion | • Artikel 43
Organisationens avveckling |
| • Article 44
Disposition transitoire | • Article 44
Transitional provision | • Artikel 44
Övergångsbestämmelse |
| • Article 45
Textes de la Convention | • Article 45
Texts of the Convention | • Artikel 45
Fördragstexter |

*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".

§ 2 Le siège de l'Organisation est à Berne. L'Assemblée générale peut décider de le fixer à un autre endroit situé dans l'un des Etats membres.

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

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

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

§ 6 Les langues de travail de l'Organisation sont le français, l'allemand et l'anglais. L'Assemblée générale peut introduire d'autres langues de travail.

*Titre I
General Provisions*

*Article 1
Intergovernmental Organisation*

§ 1 The Parties to this Convention shall constitute, as Member States, the Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail (OTIF), hereinafter called "the Organisation".

§ 2 The headquarters of the Organisation shall be at Berne. The General Assembly may decide to locate it at another place in one of the Member States.

§ 3 The Organisation shall have legal personality. It shall in particular have the capacity to enter into contracts, to acquire and dispose of immovable and movable assets and to be a party to legal proceedings.

§ 4 The Organisation, members of its staff, experts called in by it and representatives of Member States shall enjoy such privileges and immunities as are necessary to discharge their duties, subject to the conditions laid down in the Protocol on the Privileges and Immunities of the Organisation, annexed to the Convention.

§ 5 Relations between the Organisation and the State in which it has its headquarters shall be regulated by a Headquarters Agreement.

§ 6 The working languages of the Organisation shall be English, French and German. The General Assembly may introduce other working languages.

*Avdelning I
Allmänna bestämmelser*

*Artikel 1
Mellanstatlig organisation*

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

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

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

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

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

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

*Article 2**But de l'Organisation*

§ 1 L'Organisation a pour but de favoriser, d'améliorer et de faciliter, à tout point de vue, le trafic international ferroviaire, notamment

- a) en établissant des régimes de droit uniforme dans les domaines juridiques suivants :
1. contrat concernant le transport de voyageurs et de marchandises en trafic international ferroviaire direct, y compris des transports complémentaires utilisant d'autres moyens de transport et faisant l'objet d'un seul contrat;
 2. contrat concernant l'utilisation de véhicules en tant que moyen de transport en trafic international ferroviaire;
 3. contrat concernant l'utilisation de l'infrastructure en trafic international ferroviaire;
 4. transport de marchandises dangereuses en trafic international ferroviaire;
- b) en contribuant, en tenant compte des intérêts publics particuliers, à la suppression, dans les meilleurs délais, des entraves au franchissement des frontières en trafic international ferroviaire, pour autant que les causes de ces entraves relèvent de la compétence des Etats;
- c) en contribuant à l'interopéabilité à l'harmonisation technique dans le secteur ferroviaire par la validation de normes techniques et l'adoption de prescriptions techniques uniformes;
- d) en établissant une procédure uniforme pour l'admission technique de matériel

*Article 2**Aim of the Organisation*

§ 1 The aim of the Organisation shall be to promote, improve and facilitate, in all respects, international traffic by rail, in particular by

- a) establishing systems of uniform law in the following fields of law :
1. contract of international carriage of passengers and goods in international through traffic by rail, including complementary carriage by other modes of transport subject to a single contract;
 2. contract of use of wagons as means of transport in international rail traffic;
 3. contract of use of infrastructure in international rail traffic;
 4. carriage of dangerous goods in international rail traffic;
- b) contributing to the removal, in the shortest time possible, of obstacles to the crossing of frontiers in international rail traffic, while taking into account special public interests, to the extent that the causes of these obstacles are within the responsibility of States;
- c) contributing to interoperability and technical harmonisation in the railway field by the validation of technical standards and the adoption of uniform technical prescriptions;
- d) establishing a uniform procedure for the technical admission of railway material

*Artikel 2**Organisationens ändamål*

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

- a) skapa enhetliga rättsregler inom följande rättsområden:
1. avtal om genomgående internationell transport av resande och gods på järnväg, inbegripet kompletterande transporter med andra transportmedel som omfattas av ett enda avtal,
 2. avtal om nyttjande av fordon som transportmedel i internationell järnvägstrafik,
 3. avtal om nyttjande av infrastruktur i internationell järnvägstrafik,
 4. transport av farligt gods i internationell järnvägstrafik,
- b) bidra till att, med beaktande av särskilda allmänna intressen, så snart som möjligt avlägsna hinder för internationell järnvägstrafik över gränserna i den mån orsakerna till dessa hinder ligger inom staternas kompetensområde,
- c) bidra till driftskompatibilitet och teknisk harmonisering på järnvägsområdet genom validering av tekniska standarder och antagande av enhetliga tekniska föreskrifter,
- d) införa ett enhetligt förfarande för tekniskt godkännande av järnvägsmate-

- | | | | |
|-------------------------|---|--|---|
| | ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international; | intended for use in international traffic; | riell avsedd att nyttjas i internationell trafik, |
| e) | en veillant à l'application de toutes les règles et recommandations arrêtées au sein de l'Organisation; | e) keeping a watch on the application of all the rules and recommendations established within the Organisation; | e) följa tillämpningen av alla regler och rekommendationer som har antagits inom organisationen, |
| f) | en développant les régimes de droit uniforme, règles et procédures visés aux lettres a) à e) compte tenu des évolutions juridique, économique et technique. | f) developing the systems of uniform law, rules and procedures referred to in letters a) to e) taking account of legal, economic and technical developments. | f) utveckla de enhetliga rättsregler och förfaranden som avses i a–e med beaktande av den rättsliga, ekonomiska och tekniska utvecklingen. |
| § 2 L'Organisation peut | | | |
| a) | dans le cadre des buts visés au § 1 élaborer d'autres régimes de droit uniforme; | a) within the framework of the aim referred to in § 1, elaborate other systems of uniform law; | a) inom ramen för de mål som anges i § 1 utarbeta andra enhetliga rättsliga regelsystem, |
| b) | constituer un cadre dans lequel les Etats membres peuvent élaborer d'autres conventions internationales ayant pour but de favoriser, d'améliorer et de faciliter le trafic international ferroviaire. | b) constitute a framework within which the Member States can elaborate other international conventions aiming to promote, improve and facilitate international rail traffic. | b) utgöra ett forum inom vilket medlemsstaterna kan utarbeta andra internationella konventioner som syftar till att främja, förbättra och underlätta internationell järnvägs- trafik. |

*Article 3**Coopération internationale*

§ 1 Les Etats membres s'engagent à concentrer, en principe, leur coopération internationale dans le domaine ferroviaire au sein de l'Organisation pour autant qu'il existe une cohérence avec les tâches qui lui sont attribuées conformément aux articles 2 et 4. Pour atteindre cet objectif les Etats membres prendront toutes les mesures nécessaires et utiles pour que soient adaptés les conventions et les accords internationaux multilatéraux dont ils sont parties contractantes, pour autant que ces conventions et accords concernent la coopération internationale dans le domaine ferroviaire et transfèrent, à

*Article 3**International cooperation*

§ 1 The Member States undertake to concentrate their international cooperation in the railway field, in principle, within the framework of the Organisation, and this to the extent that there exists a coherence in the tasks which are attributed to it in accordance with Articles 2 and 4. To attain this objective, the Member States will adopt all measures necessary and useful in order that the international multilateral conventions and agreements in force to which they are contracting parties should be adapted, to the extent that these conventions and agreements concern international cooperation in the railway field and attribute

*Artikel 3**Internationellt samarbete*

§ 1 Medlemsstaterna förbinder sig att i princip samla sitt internationella samarbete på järnvägsområdet inom organisationens ram, i den mån detta stämmer med de uppgifter som den har enligt artiklarna 2 och 4. För att nå detta mål skall medlemsstaterna vidta alla nödvändiga åtgärder för att förändra gällande internationella multilaterala konventioner och avtal som de är anslutna till, i den mån dessa rör internationellt samarbete inom järnvägsområdet och ger andra mellanstatliga eller icke-statliga organisationer befogenheter som överlappar organisationens uppgifter.

d'autres organisations intergouvernementales ou non-gouvernementales, des compétences qui se recoupent avec les tâches attribuées à l'Organisation.

competences to other inter-governmental or non-governmental organisations which cut across the tasks attributed to the Organisation.

§ 2 Les obligations résultant du § 1 pour les Etats membres, qui sont également Membres des Communautés européennes ou Etats parties à l'Accord sur l'Espace économique européen, ne prévalent pas sur leurs obligations en tant que Membres des Communautés européennes ou Etats parties à l'Accord sur l'Espace économique européen.

§ 2 The obligations resulting from § 1 for the Member States, which are at the same time Members of the European Communities or States parties to the European Economic Area Agreement, shall not prevail over their obligations as members of the European Communities or States parties to the European Economic Area Agreement.

§ 2 De skyldigheter som följer av § 1 för de medlemsstater som också är medlemmar i Europeiska gemenskaperna eller Europeiska ekonomiska samarbetsområdet skall inte gälla framför deras skyldigheter som medlemmar i Europeiska gemenskaperna eller Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

Article 4
Reprise et transfert d'attributions

Article 4
Taking on and transfer of attributions

Artikel 4
Övertagande och överföring av befogenheter

§ 1 Sur décision de l'Assemblée générale, l'Organisation est autorisée à reprendre, en conformité avec les buts définis à l'article 2, les attributions, ressources et obligations qui lui seraient transférées par d'autres organisations intergouvernementales en vertu d'accords conclus avec ces organisations.

§ 1 By a decision of the General Assembly, the Organisation shall be authorised to take on, within the framework of its aim as defined in Article 2, the attributions, resources and obligations which may be transferred to it by other inter-governmental organisations by virtue of agreements concluded with those organisations.

§ 1 Organisationen kan efter beslut av generalförsamlingen bemyndigas att inom ramen för sitt ändamål enligt artikel 2 överta de befogenheter, resurser och skyldigheter som andra mellanstatliga organisationer kan komma att överföra till den med stöd av avtal som ingås med dessa organisationer.

§ 2 L'Organisation peut, sur décision de l'Assemblée générale, transférer à d'autres organisations intergouvernementales des attributions, ressources et obligations en vertu d'accords conclus avec ces organisations.

§ 2 The Organisation may, by a decision of the General Assembly, transfer to other intergovernmental organisations attributions, resources and obligations, by virtue of agreements concluded with those organisations.

§ 2 Organisationen kan efter beslut av generalförsamlingen överföra befogenheter, resurser och skyldigheter till andra mellanstatliga organisationer med stöd av avtal som ingås med dessa organisationer.

§ 3 L'Organisation peut, avec l'approbation du Comité administratif, prendre en charge des fonctions administratives ayant un lien avec ses buts et qui lui sont confiées par un Etat membre. Les dépenses de l'Organisation affectées à ces fonctions sont à la charge de l'Etat membre concerné.

§ 3 The Organisation may, with the approval of the Administrative Committee, take on administrative functions related to its aim and which are entrusted to it by a Member State. The expenses of the Organisation, arising out of these functions, shall be met by the Member State concerned.

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

*Article 5**Obligations particulières des Etats membres*

§ 1 Les Etats membres conviennent d'adopter toutes mesures appropriées afin de faciliter et d'accélérer le trafic international ferroviaire. A cet effet, chaque Etat membre s'engage, dans la mesure du possible, à :

- a) éliminer toute procédure inutile,
- b) simplifier et normaliser les formalités encore exigées,
- c) simplifier les contrôles frontaliers.

§ 2 Afin de faciliter et d'améliorer le trafic international ferroviaire, les Etats membres conviennent de prêter leur concours pour rechercher la plus grande uniformité possible dans les règlements, standards, procédures et méthodes d'organisation relatifs aux véhicules ferroviaires, au personnel ferroviaire, à l'infrastructure ferroviaire et aux services auxiliaires.

§ 3 Les Etats membres conviennent de faciliter la conclusion d'accords entre gestionnaires d'infrastructure visant à optimiser le trafic international ferroviaire.

*Article 6**Règles uniformes*

§ 1 Le trafic international ferroviaire et l'admission de matériel ferroviaire à l'utilisation en trafic international sont régis, pour autant que des déclarations ou réserves n'aient pas été faites ou émises conformément à l'article 42, § 1, première phrase, par :

- a) les "Règles uniformes concernant le contrat de transport international

*Article 5**Special obligations of the Member States*

§ 1 The Member States agree to adopt all appropriate measures in order to facilitate and accelerate international rail traffic. To that end, each Member State undertakes, to the extent possible, to

- a) eliminate any useless procedure,
- b) simplify and standardise the formalities already required,
- c) simplify frontier checks.

§ 2 In order to facilitate and improve international rail traffic, the Member States agree to lend their support to attain the highest possible degree of uniformity in the regulations, standards, procedures and methods of organisation relating to railway vehicles, railway personnel, railway infrastructure and auxiliary services.

§ 3 The Member States agree to facilitate the conclusion of agreements between infrastructure managers intended to optimise international rail traffic.

*Article 6**Uniform Rules*

§ 1 So far as declarations are not made in accordance with Article 42 § 1, first sentence, international rail traffic and admission of railway material to use in international traffic shall be governed by:

- a) the "Uniform Rules concerning the Contract of International Carriage of

*Artikel 5**Medlemsstaternas särskilda skyldigheter*

§ 1 Medlemsstaterna är överens om att vidta alla lämpliga åtgärder för att underlätta och befördra den internationella järnvägstrafiken. I detta syfte förbinder sig varje medlemsstat att i möjligaste mån

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

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

§ 3 Medlemsstaterna är överens om att underlätta slutandet av avtal mellan infrastrukturförvaltare i syfte att optimera den internationella järnvägstrafiken.

*Artikel 6**Enhetliga rättsregler*

§ 1 Den internationella järnvägstrafiken och godkännandet av järnvägsmateriel för nyttjande i internationell trafik skall regleras genom följande instrument, om inte förklaringar eller förbehåll meddelats enligt artikel 42 § 1 första meningen:

- a) "Enhetliga rättsregler för avtal om internationell transport av resande på

- | | | | |
|----|--|---|--|
| | ferroviaire des voyageurs (CIV)", formant l'Appendice A à la Convention, | Passengers by Rail (CIV)", forming Appendix A to the Convention, | järnväg (CIV)", som utgör Bihang A till fördraget, |
| b) | les "Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM)", formant l'Appendice B à la Convention, | b) the "Uniform Rules concerning the Contract of International Carriage of Goods by Rail (CIM)", forming Appendix B to the Convention, | b) "Enhetliga rättsregler för avtal om internationell transport av gods på järnväg (CIM)", som utgör Bihang B till fördraget, |
| c) | le "Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID)", formant l'Appendice C à la Convention, | c) the "Regulation concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Rail (RID)", forming Appendix C to the Convention, | c) "Reglementet om internationell transport av farligt gods på järnväg (RID)", som utgör Bihang C till fördraget, |
| d) | les "Règles uniformes concernant les contrats d'utilisation de véhicules en trafic international ferroviaire (CUV)", formant l'Appendice D à la Convention, | d) the "Uniform Rules concerning Contracts of Use of Vehicles in International Rail Traffic (CUV)", forming Appendix D to the Convention, | d) "Enhetliga rättsregler för avtal om nyttjande av järnvägsfordon i internationell järnvägstrafik (CUV)", som utgör Bihang D till fördraget, |
| e) | les "Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure en trafic international ferroviaire (CUI)", formant l'Appendice E à la Convention, | e) the "Uniform Rules concerning the Contract of Use of Infrastructure in International Rail Traffic (CUI)", forming Appendix E to the Convention, | e) "Enhetliga rättsregler för avtal om nyttjande av infrastruktur i internationell järnvägstrafik (CUI)", som utgör Bihang E till fördraget, |
| f) | les "Règles uniformes concernant la validation de normes techniques et l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables au matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international (APTU)", formant l'Appendice F à la Convention, | f) the "Uniform Rules concerning the Validation of Technical Standards and the Adoption of Uniform Technical Prescriptions applicable to Railway Material intended to be used in International Traffic (APTU)", forming Appendix F to the Convention, | f) "Enhetliga rättsregler för validering av tekniska standarder och antagande av enhetliga tekniska föreskrifter för järnvägsmateriel avsedd att nyttjas i internationell trafik (APTU)", som utgör Bihang F till fördraget, |
| g) | les "Règles uniformes concernant l'admission technique de matériel ferroviaire utilisé en trafic international (ATMF)", formant l'Appendice G à la Convention, | g) the "Uniform Rules concerning Technical Admission of Railway Material used in International Traffic (ATMF)", forming Appendix G to the Convention, | g) "Enhetliga rättsregler för tekniskt godkännande av järnvägsmateriel som skall nyttjas i internationell trafik (ATMF)", som utgör Bihang G till fördraget, |
| h) | d'autres régimes de droit uniforme élaborés par l'Organisation en vertu de l'article 2, § 2, lettre a) formant également des Appendices à la Convention. | h) other systems of uniform law elaborated by the Organisation pursuant to Article 2 § 2, letter a), also forming Appendices to the Convention. | h) andra enhetliga rättsliga regelsystem som utarbetats av organisationen i enlighet med artikel 2 § 2 a och som också utgör bihang till fördraget. |

§ 2 Les Règles uniformes, le Règlement et les régimes énumérés au § 1 y compris leurs Annexes, font partie intégrante de la Convention.

Article 7
Définition de la notion
"Convention"

Dans les dispositions qui suivent, l'expression "Convention" couvre la Convention proprement dite, le Protocole visé à l'article premier, § 4, et les Appendices visés à l'article 6, y compris leurs Annexes.

Titre II
Dispositions communes

Article 8
Droit national

§ 1 Dans l'interprétation et l'application de la Convention, il sera tenu compte de son caractère de droit international et de la nécessité de promouvoir l'uniformité.

§ 2 A défaut de stipulations dans la Convention, le droit national est applicable.

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

Article 9
Unité de compte

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

§ 2 La valeur, en Droit de tirage spécial, de la monnaie nationale d'un Etat membre qui est aussi Membre du Fonds Monétaire

§ 2 The Uniform Rules, the Regulation and the systems listed in § 1, including their Annexes, shall form an integral part of the Convention.

Article 7
Definition of the expression
"Convention"

In the following provisions the expression "Convention" covers the Convention itself, the Protocol referred to in article 1 § 4 and the Appendices referred to in Article 6, including their Annexes.

Title II
Common Provisions

Article 8
National law

§ 1 When interpreting and applying the Convention, its character of international law and the necessity to promote uniformity shall be taken into account.

§ 2 In the absence of provisions in the Convention, national law shall apply.

§ 3 "National law" means the law of the State in which the person entitled asserts his rights, including the rules relating to conflict of laws.

Article 9
Unit of account

§ 1 The unit of account referred to in the Appendices shall be the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund.

§ 2 The value in Special Drawing Rights of the national currency of a Member State which is a member of the International Monetary

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

Artikel 7
Definition av begreppet fördrag

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

Avdelning II
Gemensamma bestämmelser

Artikel 8
Nationell rätt

§ 1 När fördraget tolkas och tillämpas skall hänsyn tas till dess karaktär av internationellt rättsligt instrument och till nödvändigheten att främja enhetlighet.

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

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

Artikel 9
Beräkningsenhet

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

§ 2 Värdet av en medlemsstats nationella valuta uttryckt i särskilda dragningsrätter skall, om staten även är medlem av Inter-

International est calculée selon la méthode appliquée par le Fonds Monétaire International pour ses propres opérations et transactions.

§ 3 La valeur, en Droit de tirage spécial, de la monnaie nationale d'un Etat membre qui n'est pas Membre du Fonds Monétaire International est calculée de la façon déterminée par cet Etat. Ce calcul doit exprimer en monnaie nationale une valeur réelle aussi proche que possible de celle qui résulterait de l'application du § 2.

§ 4 Chaque fois qu'un changement se produit dans leur méthode de calcul ou dans la valeur de leur monnaie nationale par rapport à l'unité de compte, les Etats communiquent au Secrétaire général leur méthode de calcul conformément au § 3. Ce dernier notifie ces informations aux autres Etats membres.

§ 5 Un montant exprimé en unités de compte est converti dans la monnaie nationale de l'Etat du tribunal saisi. La conversion est effectuée conformément à la valeur de la monnaie correspondante le jour de la décision judiciaire ou le jour convenu par les parties.

*Article 10
Dispositions complémentaires*

§ 1 Deux ou plusieurs Etats membres ou deux ou plusieurs transporteurs peuvent convenir de dispositions complémentaires pour l'exécution des Règles uniformes CIV et des Règles uniformes CIM sans toutefois pouvoir déroger à ces Règles uniformes.

§ 2 Les dispositions complémentaires visées au § 1 sont

Fund shall be calculated in accordance with the method applied by the International Monetary Fund for its own operations and transactions.

§ 3 The value in Special Drawing Rights of the national currency of a Member State which is not a member of the International Monetary Fund shall be calculated by the method determined by that State. This calculation must express in the national currency a real value as close as possible to that which would result from the application of § 2.

§ 4 Each time that a change occurs in their method of calculation or in the value of their national currency in relation to the unit of account, States shall notify the Secretary General of their method of calculation in accordance with § 3. The latter shall inform the Member States of these notifications.

§ 5 An amount expressed in units of account shall be converted into the national currency of the State of the court or tribunal seized. The conversion shall be made in accordance with the value of the corresponding currency on the day of the judicial decision or on the day agreed between the parties.

*Article 10
Supplementary provisions*

§ 1 Two or more Member States or two or more carriers may agree supplementary provisions for the execution of the CIV Uniform Rules and the CIM Uniform Rules; they may not derogate from these Uniform Rules.

§ 2 The supplementary provisions referred to in § 1 shall be put into

nationella valutafonden, beräknas enligt den metod som valutafonden tillämpar för sin verksamhet och sina transaktioner.

§ 3 Värdet av en medlemsstats nationella valuta uttryckt i särskilda dragningsrätter skall, om staten inte är medlem av Internationella valutafonden, beräknas på det sätt som staten bestämmer. Denna beräkning skall ge ett realvärde i nationell valuta som ligger så nära det värde som skulle ha följt av tillämpningen av § 2 som möjligt.

§ 4 Varje gång som beräkningsmetoden eller värdet av deras valuta i förhållande till beräkningsenheten ändras, ska staterna underrätta generalsekreteraren om den beräkningsmetod enligt § 3 som de tillämpar. Generalsekreteraren skall vidarebefordra denna information till medlemsstaterna.

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

*Artikel 10
Tilläggsbestämmelser*

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

§ 2 De tilläggsbestämmelser som avses i § 1 skall sättas i

prises en vigueur et publiées dans les formes prévues par les lois et prescriptions de chaque Etat. Les dispositions complémentaires des Etats et leur mise en vigueur sont communiquées au Secrétaire général de l'Organisation. Il notifie ces informations aux autres Etats membres.

*Article 11
Caution judiciaire*

La caution à fournir pour assurer le paiement des dépens ne peut être exigée à l'occasion des actions judiciaires fondées sur les Règles uniformes CIV, les Règles uniformes CIM, les Règles uniformes CUV ou les Règles uniformes CUI.

*Article 12
Exécution de jugements. Saisies*

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

§2 Le § 1 ne s'applique ni aux jugements qui ne sont exécutoires que provisoirement, ni aux condamnations à des dommages-intérêts qui seraient prononcées, en sus des dépens, contre un demandeur en raison du rejet de sa demande.

force and published in the manner required by the laws and prescriptions of each State. The supplementary provisions of States and their coming into force shall be notified to the Secretary General. He shall inform the Member States of these notifications.

*Article 11
Security for costs*

Security for costs cannot be required in proceedings founded on the CIV Uniform Rules, the CIM Uniform Rules, the CUV Uniform Rules or the CUI Uniform Rules.

*Article 12
Execution of judgments.
Attachment*

§1 Judgments pronounced by the competent court or tribunal pursuant to the provisions of the Convention after trial or by default shall, when they have become enforceable under the law applied by that court or tribunal, become enforceable in each of the other Member States on completion of the formalities required in the State where enforcement is to take place. The merits of the case shall not be subject to review. These provisions shall apply also to judicial settlements.

§2 § 1 shall apply neither to judgments which are provisionally enforceable, nor to awards of damages in addition to costs against a plaintiff who fails in his action.

kraft och offentliggöras på det sätt som föreskrivs i varje stats lagar och bestämmelser. Organisationen generalsekreterare skall underrättas om innehållet i sådana tilläggsbestämmelser som staterna bestämt och om dagen för ikraftträdandet. Han skall vidarebefordra dessa uppgifter till övriga medlemsstater.

*Artikel 11
Ställande av säkerhet*

Vid rättsliga förfaranden som grundas på de enhetliga rättsreglerna CIV, de enhetliga rättsreglerna CIM, de enhetliga rättsreglerna CUV eller de enhetliga rättsreglerna CUI får inte krävas att säkerhet ställs för betalning av rättegångskostnader.

*Artikel 12
Verkställande av domar.
Kvarstad och utmätning*

§1 När domar, som har meddelats till följd av bestämmelserna i detta fördrag av en behörig domstol efter parternas hörande eller genom tredskodom, får verkställas enligt den lagstiftning som tillämpas av domstolen skall de vara verkställbara i alla andra medlemsstater så snart de formföreskrifter har uppfyllts som gäller i den stat där domen skall verkställas. Ingen ny prövning av själva saken får göras. Dessa bestämmelser skall även vara tillämpliga på förlikning som har träffats inför domstol.

§2 Vad som sägs i § 1 skall varken vara tillämpligt på domar som endast får verkställas interimistiskt, eller på skadestånd utöver rättegångskostnaderna som en kående förpliktad att betala med anledning av att hans talan har ogillats.

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

§ 4 Les créances nées d'un contrat soumis aux Règles uniformes CUV ou aux Règles uniformes CUI ne peuvent être saisies qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de l'Etat membre dont relève l'entreprise titulaire des créances à saisir.

§ 5 Les véhicules ferroviaires ne peuvent être saisis, sur un territoire autre que celui de l'Etat membre dans lequel le détenteur a son siège social, qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de cet Etat. Le terme "détenteur" désigne celui qui exploite économiquement, de manière durable, un véhicule ferroviaire en tant que moyen de transport, qu'il en soit propriétaire ou qu'il en ait le droit de disposition.

§ 3 Debts arising from a transport operation subject to the CIV Uniform Rules or the CIM Uniform Rules, owed to one transport undertaking by another transport undertaking not under the jurisdiction of the same Member State, may only be attached under a judgment given by the judicial authority of the Member State which has jurisdiction over the undertaking entitled to payment of the debt sought to be attached.

§ 4 Debts arising from a contract subject to the CUV Uniform Rules or the CUI Uniform Rules may only be attached under a judgment given by the judicial authority of the Member State which has jurisdiction over the undertaking entitled to payment of the debts sought to be attached.

§ 5 Railway vehicles may only be seized on a territory other than that of the Member State in which the keeper has its registered office, under a judgment given by the judicial authority of that State. The term "keeper" means the person who, being the owner or having the right to dispose of it, exploits the railway vehicle economically in a permanent manner as a means of transport.

§ 3 En fordran från ett transportföretag mot ett annat i samband med en transport som omfattas av de enhetliga rättsreglerna CIV eller de enhetliga rättsreglerna CIM får, om företagen inte hör hemma i samma medlemsstat, beläggas med kvarstad eller utmätas endast på grund av ett avgörande av en judiciell myndighet i den medlemsstat där det fordringsägande företaget hör hemma.

§ 4 Fordringar som uppkommer enligt ett avtal som omfattas av de enhetliga rättsreglerna CUV eller de enhetliga rättsreglerna CUI får beläggas med kvarstad eller utmätas endast på grund av ett avgörande av en judiciell myndighet i den medlemsstat där det fordringsägande företaget hör hemma.

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

*Titre III
Structure et fonctionnement*

*Article 13
Organes*

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

- a) l'Assemblée générale,
- b) le Comité administratif,
- c) la Commission de révision,
- d) la Commission d'experts pour le transport des marchandises dangereuses (Commission d'experts du RID),
- e) la Commission de la facilitation ferroviaire,
- f) la Commission d'experts techniques,
- g) le Secrétaire général.

§ 2 L'Assemblée générale peut décider la création à titre temporaire d'autres commissions pour des tâches spécifiques.

§ 3 Lors de la détermination du quorum à l'Assemblée générale et aux Commissions visées au § 1, lettres c) à f), les Etats membres qui n'ont pas le droit de vote (article 14, § 5, article 26, § 7 ou article 40, § 4) ne sont pas pris en compte.

§ 4 La présidence à l'Assemblée générale, la présidence au Comité administratif ainsi que la fonction de Secrétaire général doivent, en principe, être attribuées à des ressortissants d'Etats membres différents.

*Title III
Structure and Functioning*

*Article 13
Organs*

§ 1 The functioning of the Organisation shall be ensured by the following organs:

- a) the General Assembly,
- b) the Administrative Committee,
- c) the Revision Committee,
- d) the Committee of Experts for the Carriage of Dangerous Goods (RID Expert Committee),
- e) the Rail Facilitation Committee,
- f) the Committee of Technical Experts,
- g) the Secretary General.

§ 2 The General Assembly may decide to establish temporarily other committees for specific tasks.

§ 3 On the determination of the quorum in the General Assembly or in the Committees referred to in § 1, letters c) to f), Member States which do not have the right to vote (Article 14 § 5, Article 26 § 7 or Article 40 § 4) shall not be taken into account.

§ 4 The chairmanship of the General Assembly, the chairmanship of the Administrative Committee as well as the function of Secretary General must, in principle, be conferred on nationals of different Member States.

*Avdelning III
Uppbyggnad och verksamhet*

*Artikel 13
Organ*

§ 1 Organisationen verksamhet skall utövas genom följande organ:

- a) Generalförsamlingen.
- b) Administrativa kommittén.
- c) Revisionsutskottet.
- d) Fackutskottet för transport av farligt gods (fackutskottet RID).
- e) Förenklingsutskottet.
- f) Tekniska expertutskottet.
- g) Generalsekreteraren.

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

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

§ 4 Ordföranden i generalförsamlingen, ordföranden i administrativa kommittén och generalsekreteraren skall som princip vara medborgare i olika medlemsstater.

*Article 14**Assemblée générale*

§ 1 L'Assemblée générale se compose de tous les Etats membres.

§ 2 L'Assemblée générale:

- a) établit son règlement intérieur;
- b) désigne les membres du Comité administratif ainsi qu'un membre suppléant pour chacun d'eux et élit l'Etat membre qui en assurera la Présidence (article 15, §§ 1 à 3);
- c) élit le Secrétaire général (article 21, § 2);
- d) émet des directives concernant l'activité du Comité administratif et du Secrétaire général;
- e) fixe, par période de six ans, le montant maximal que peuvent atteindre les dépenses de l'Organisation durant chaque période budgétaire (article 25); à défaut, elle émet, pour une période ne pouvant excéder six ans, des directives relatives à la limitation de ces dépenses;
- f) décide si le siège de l'Organisation est fixé à un autre endroit (article premier, § 2);
- g) décide de l'introduction d'autres langues de travail (article premier, § 6);
- h) décide de la reprise d'autres attributions par l'Organisation (article 4, § 1) ainsi que du transfert d'attributions de l'Organisation à une autre organisation inter-gouvernementale (article 4, § 2);

*Article 14**General Assembly*

§ 1 The General Assembly shall be composed of all Member States.

§ 2 The General Assembly shall:

- a) establish its rules of procedure;
- b) designate the members of the Administrative Committee as well as a deputy member for each member and elect the Member State which will provide the chairmanship of it (Article 15 §§ 1 to 3);
- c) elect the Secretary General (Article 21 § 2);
- d) issue directives concerning the activity of the Administrative Committee and the Secretary General;
- e) fix, for six-year periods, the maximum amount that the expenditure of the Organisation may reach in each budgetary period (article 25); if not, it shall issue directives relating to the limitation of that expenditure for a period no longer than six years;
- f) decide whether the headquarters of the Organisation should be located at another place (Article 1 § 2);
- g) take decisions about the introduction of other working languages (Article 1 § 6);
- h) take decisions about the taking on of other attributions by the Organisation (Article 4 § 1) and the transfer of attributions of the Organisation to another intergovernmental organisation (Article 4 § 2);

*Artikel 14**Generalförsamlingen*

§ 1 Alla medlemsstaterna skall vara företrädare i generalförsamlingen.

§ 2 Generalförsamlingen skall

- a) fastställa sin egen arbetsordning,
- b) utse medlemmar i administrativa kommittén och en suppleant för varje medlem samt utse den medlemsstat som skall inneha ordförandeskapet i församlingen (artikel 15 §§ 1–3),
- c) utse generalsekreterare (artikel 21 § 2),
- d) utfärda riktlinjer för administrativa kommitténs och generalsekreterarens verksamhet,
- e) fastställa det tillåtna maximibeloppet för organisationens utgifter under varje budgetperiod för sex år framåt (artikel 25); i annat fall utfärda riktlinjer för en period av högst sex år om taket för dessa utgifter,
- f) besluta huruvida organisationens säte skall förläggas till en annan plats (artikel 1 § 2),
- g) besluta om införande av andra arbetsspråk (artikel 1 § 6),
- h) besluta om organisationens övertagande av andra befogenheter (artikel 4 § 1) och om överföring av befogenheter från organisationen till någon annan mellanstatlig organisation (artikel 4 § 2),

- | | | |
|--|---|--|
| i) décide, le cas échéant, la création à titre temporaire d'autres commissions pour des tâches spécifiques (article 13, § 2); | i) decide, if necessary, on the temporary establishment of other committees for specific tasks (Article 13 § 2); | i) i förekommande fall besluta om tillfälligt inrättande av andra utskott för särskilda uppgifter (artikel 13 § 2), |
| j) examine si l'attitude d'un Etat doit être considérée comme une dénonciation tacite (article 26, § 7); | j) consider whether the attitude of a State should be regarded as a tacit denunciation (Article 26 § 7); | j) bedöma om en stats beteende skall betraktas som en tyst uppsägning (artikel 26 § 7), |
| k) décide de confier l'exécution de la vérification des comptes à un autre Etat membre que l'Etat de siège (article 27, § 1); | k) decide whether to entrust the carrying out of the auditing of the accounts to another Member State than the Headquarters State (Article 27 § 1); | k) besluta huruvida revisionen skall anförtros en annan medlemsstat än den stat där organisationen har sitt säte (artikel 27 § 1), |
| l) décide des propositions tendant à modifier la Convention (article 33, §§ 2 et 3); | l) take decisions about proposals aiming to modify the Convention (Article 33 §§ 2 and 3); | l) besluta om förslag till ändring av fördraget (artikel 33 §§ 2 och 3), |
| m) décide des demandes d'adhésion qui lui sont soumises (article 37, § 4); | m) take decisions about applications for accession submitted to the General Assembly (Article 37 § 4); | m) besluta om framställningar om anslutning som inges till generalförsamlingen (artikel 37 § 4), |
| n) décide des conditions d'adhésion d'une organisation régionale d'intégration économique (article 38, § 1); | n) take decisions about the conditions of accession of a regional economic integration organisation (Article 38 § 1); | n) besluta om villkoren för anslutning av en regional organisation för ekonomisk integration (artikel 38 § 1), |
| o) décide des demandes d'association qui lui sont soumises (article 39, § 1); | o) take decisions about applications for association submitted to it (Article 39 § 1); | o) besluta om framställningar om anslutning som inges till den (artikel 39 § 1), |
| p) décide de la dissolution de l'Organisation et du transfert éventuel de ses attributions à une autre organisation intergouvernementale (article 43); | p) take decisions about the dissolution of the Organisation and about the possible transfer of its attributions to another intergovernmental organisation (Article 43); | p) besluta om organisationens avveckling och om eventuell överföring av dess befogenheter till en annan mellanstatlig organisation (artikel 43), |
| q) décide des autres questions inscrites à l'ordre du jour. | q) take decisions about other questions placed on the agenda. | q) besluta om andra frågor som tagits upp på föredragningslistan. |

§ 3 Le Secrétaire général convoque l'Assemblée générale une fois tous les trois ans ou à la demande soit d'un tiers des Etats membres soit du Comité administratif, ainsi que dans les cas visés à l'article 33, §§ 2 et 3 et à l'article 37, § 4. Il adresse aux Etats membres le projet de l'ordre du jour, au plus tard trois mois avant l'ouverture de la

§ 3 The Secretary General shall convene the General Assembly once every three years or at the request either of one-third of the Member States or of the Administrative Committee, as well as in the cases referred to in Article 33 §§ 2 and 3 and in Article 37 § 4. He shall send the draft agenda to the Member

§ 3 Generalsekreteraren skall sammankalla generalförsamlingen vart tredje år eller på begäran av en tredjedel av medlemsstaterna eller av administrativa kommittén samt i de fall som anges i artikel 33 §§ 2 och 3 och i artikel 37 § 4. Han skall skicka förslaget till föredragningslista till medlemsstaterna minst tre månader före

session, dans les conditions définies par le règlement intérieur visé au § 2, lettre a).

§ 4 A l'Assemblée générale, le quorum (article 13, § 3) est atteint lorsque la majorité des Etats membres y sont représentés. Un Etat membre peut se faire représenter par un autre Etat membre; toutefois, un Etat ne peut représenter plus d'un autre Etat.

§ 5 En cas de vote de l'Assemblée générale concernant des modifications des Appendices à la Convention, les Etats membres qui ont fait, conformément à l'article 42, § 1, première phrase, une déclaration à l'Appendice concerné n'ont pas le droit de vote.

§ 6 L'Assemblée générale prend ses décisions à la majorité des Etats membres représentés lors du vote sauf dans les cas du § 2, lettres e), f), g), h), l) et p) ainsi que dans le cas de l'article 34, § 6, pour lesquels la majorité des deux tiers est requise. Toutefois, dans le cas du § 2, lettre l) une majorité des deux tiers n'est requise que lorsqu'il s'agit des propositions tendant à modifier la Convention proprement dite, à l'exception des articles 9 et 27, §§ 2 à 5, ainsi que le Protocole visé à l'article premier, § 4.

§ 7 Sur invitation du Secrétaire général, lancée en accord avec la majorité des Etats membres,

- a) des Etats non membres de l'Organisation,
- b) des organisations et associations internationales,

States at least three months before the opening of the session, in accordance with the conditions defined by the rules of procedure referred to in § 2, letter a).

§ 4 There shall be a quorum (Article 13 § 3) in the General Assembly when the majority of the Member States are represented there. A Member State may arrange to be represented by another Member State; however a State may not represent more than one other State.

§ 5 In the case of a vote in the General Assembly concerning modifications of the Appendices to the Convention, Member States which have made a declaration in respect of the Appendix in question pursuant to Article 42 § 1, first sentence, shall not have the right to vote.

§ 6 The General Assembly shall take its decisions by the majority of the Member States represented at the time of the vote, save in the case of § 2, letters e), f), g), h), l) and p) as well as of Article 34 § 6, for which the majority shall be two-thirds. However, in the case of § 2, letter l) the majority shall be two-thirds only in the case of proposals aiming to modify the Convention itself, with the exception of Articles 9 and 27 §§ 2 to 5 and the Protocol referred to in Article 1 § 4.

§ 7 On the invitation of the Secretary General, issued with the agreement of a majority of the Member States,

- a) States which are not members of the Organisation,
- b) international organisations and associations having

mötets början, enligt bestämmelserna i den arbetsordning som avses i § 2 a.

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

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

§ 6 Generalförsamlingen skall fatta beslut med en majoritet av de medlemsstater som är företrädde vid omröstningen, utom i de fall som avses i § 2 e, f, g, h, l och p samt i artikel 34 § 6, där det skall krävas två tredjedelars majoritet. I det fall som avses i § 2 l skall två tredjedelars majoritet krävas endast vid förslag som syftar till att ändra grundfördraget, med undantag av artikel 9 och artikel 27 §§ 2–5 och det protokoll som avses i artikel 1 § 4.

§ 7 På generalsekreterarens inbjudan, som utsänts med samtycke av en majoritet av medlemsstaterna, får följande delta i generalförsamlingens möten utan rösträtt:

- a) stater som inte är medlemmar i organisationen,
- b) internationella organisationer och sammanslut-

compétentes pour des questions concernant les activités de l'Organisation ou s'occupant de problèmes inscrits à l'ordre du jour, peuvent participer, avec voix consultative, aux sessions de l'Assemblée générale.

competence for questions concerning the Organisation's activities or dealing with problems which have been placed on the agenda, may attend sessions of the General Assembly in an advisory capacity.

ningar med behörighet i frågor som rör organisationens verksamhet eller som ägnar sig åt frågor som har tagits upp på föredragningslistan.

Article 15
Comité administratif

§ 1 Le Comité administratif se compose d'un tiers des Etats membres.

§ 2 Les membres du Comité et un membre suppléant pour chacun d'eux ainsi que l'Etat membre qui préside sont désignés pour trois ans. La composition du Comité est déterminée pour chaque période, en tenant compte notamment d'une équitable répartition géographique. Un membre suppléant qui est devenu membre du Comité au cours d'une période, doit être désigné comme membre du Comité pour la période qui suit.

§ 3 En cas de vacance, de suspension du droit de vote d'un membre ou en cas d'absence d'un membre lors de deux sessions consécutives du Comité, sans qu'il se fasse représenter par un autre membre conformément au § 6, le membre suppléant désigné par l'Assemblée générale exerce les fonctions de celui-ci pour le reste de la période.

§ 4 Abstraction faite du cas visé au § 3, aucun Etat membre ne peut faire partie du Comité pendant plus de deux périodes consécutives et entières.

Article 15
Administrative Committee

§ 1 The Administrative Committee shall be composed of a third of the Member States.

§ 2 The members of the Committee and one deputy member for each of them as well as the Member State which chairs the Committee shall be designated for three years. The composition of the Committee shall be determined for each period, having regard in particular to an equitable geographical distribution. A deputy member that becomes a member of the Committee in the course of a period must be designated as a member of the Committee for the period which follows.

§ 3 If a vacancy occurs or the right to vote of a member is suspended or in the case of absence of a member for two consecutive sessions of the Committee, without the member arranging to be represented by another member in accordance with § 6, the deputy member designated by the General Assembly shall exercise its functions for the remainder of the period.

§ 4 With the exception of the case referred to in § 3, no Member State may sit on the Committee for more than two full consecutive periods.

Artikel 15
Administrativa kommittén

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

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

§ 3 Vid en vakans, om en medlems rösträtt dras in eller om en medlem uteblir vid två på varandra följande möten i kommittén utan att ha låtit sig företrädas av en annan medlem enligt § 6, skall den suppleant som utsetts av generalför-samlingen fullgöra medlemmens uppgifter under återstoden av perioden.

§ 4 Med undantag för det fall som avses i § 3 får ingen medlemsstat delta i kommittén i mer än två på varandra följande hela perioder.

§ 5 Le Comité	§ 5 The Committee shall :	§ 5 Kommittén skall
a) établit son règlement intérieur;	a) establish its rules of procedure;	a) fastställa sin egen arbetsordning,
b) conclut l'accord de siège;	b) conclude the Headquarters Agreement;	b) ingå överenskommelsen om organisationens säte,
c) établit le statut du personnel de l'Organisation;	c) establish the staff regulation for the Organisation;	c) fastställa organisationens tjänsteföreskrifter,
d) nomme, en tenant compte de la compétence des candidats et d'une équitable répartition géographique, les hauts fonctionnaires de l'Organisation;	d) appoint, taking account of the ability of the candidates and an equitable geographical distribution, the senior officers of the Organisation;	d) utnämna organisationens högre tjänstemän, med beaktande av de sökandes kompetens och en skäligen geografisk fördelning,
e) établit un règlement concernant les finances et la comptabilité de l'Organisation;	e) establish a regulation concerning the finances and book-keeping of the Organisation;	e) fastställa ett reglement om organisationens finanser och bokföring,
f) approuve le programme de travail, le budget, le rapport de gestion et les comptes de l'Organisation;	f) approve the work programme, budget, management report and accounts of the Organisation;	f) godkänna organisationens arbetsprogram, budget, förvaltningsberättelse och redovisning,
g) fixe, sur la base des comptes approuvés, les contributions définitives dues par les Etats membres conformément à l'article 26 pour les deux années civiles écoulées, ainsi que le montant de l'avance de trésorerie dû par les Etats membres conformément à l'article 26, § 5 pour l'année en cours et pour l'année civile suivante;	g) fix, on the basis of the approved accounts, the definitive contributions due from the Member States in accordance with Article 26 for the two previous calendar years, as well as the amount of the treasury advance due from the Member States in accordance with Article 26 § 5 for the current year and the next calendar year;	g) på grundval av den godkända redovisningen, fastställa de slutliga bidrag som medlemsstaterna enligt artikel 26 skall betala för de två föregående kalenderåren samt det belopp som medlemsstaterna enligt artikel 26 § 5 skall betala i förskott för det innevarande året och för det påföljande kalenderåret,
h) détermine les attributions de l'Organisation qui concernent tous les Etats membres ou seulement quelques-uns des Etats membres ainsi que les dépenses à supporter, en conséquence, par ces Etats membres (article 26, § 4);	h) determine the attributions of the Organisation which concern all the Member States or only some of the Member States as well as the expenses to be borne, in consequence, by these Member States (Article 26 § 4);	h) besluta om de av organisationens befogenheter som rör alla medlemsstaterna eller endast en del av medlemsstaterna samt de utgifter som dessa medlemsstater skall betala till följd av detta (artikel 26 § 4),
i) fixe le montant des rémunérations spécifiques (article 26, § 11);	i) fix the amount of specific remuneration (Article 26 § 11);	i) fastställa beloppet för de särskilda arvodena (artikel 26 § 11),
j) donne des directives spéciales concernant la vérification des comptes (article 27, § 1);	j) issue special directives concerning the auditing of accounts (Article 27 § 1);	j) utfärda särskilda riktlinjer för revision (artikel 27 § 1),
k) approuve la prise en charge de fonctions administratives par l'Organisation (article 4, § 3) et fixe les contributions	k) approve the taking on of administrative functions by the Organisation (Article 4 § 3) and fix the specific	k) godkänna att organisationen tar på sig administrativa uppgifter (artikel 4 § 3) och fastställa de särskilda bidrag

- | | | |
|--|---|--|
| <p>spécifiques dues par l'Etat membre concerné;</p> <p>l) communique aux Etats membres le rapport de gestion, le relevé des comptes ainsi que ses décisions et recommandations;</p> <p>m) établit et communique aux Etats membres, en vue de l'Assemblée générale chargée de déterminer sa composition, au plus tard deux mois avant l'ouverture de la session, un rapport sur son activité ainsi que des propositions relatives à son renouvellement (article 14, § 2, lettre b));</p> <p>n) contrôle la gestion du Secrétaire général;</p> <p>o) veille à la bonne application, par le Secrétaire général, de la Convention ainsi qu'à l'exécution, par le Secrétaire général, des décisions prises par les autres organes; à cet effet, le Comité peut prendre toutes les mesures propres à améliorer l'application de la Convention et des décisions précitées;</p> <p>p) donne des avis motivés sur les questions qui peuvent intéresser l'activité de l'Organisation et qui lui sont soumises par un Etat membre ou par le Secrétaire général;</p> <p>q) tranche les différends entre un Etat membre et le Secrétaire général au regard de sa fonction comme dépositaire (article 36, § 2);</p> <p>r) décide de demandes de suspension de la qualité de membre (article 40).</p> | <p>contributions due from the Member State concerned;</p> <p>l) send to the Member States the management report, the statement of accounts aswell as its decisions and recommendations;</p> <p>m) prepare and send to the Member States, with a view to the General Assembly which is to decide the composition of the Committee, at least two months before the opening of the session, a report on its activity as well as proposals as to how it should be reconstituted (Article 14 § 2, letter b);</p> <p>n) keep a check on the conduct of business by the Secretary General;</p> <p>o) keep a watch on the proper application of the Convention by the Secretary General and the execution, by the Secretary General, of decisions taken by the other organs; to this end, the Committee may take all measures likely to improve the application of the Convention and of the above mentioned decisions;</p> <p>p) give reasoned opinions on questions which may affect the work of the Organisation and are submitted to the Committee by a Member State or by the Secretary General;</p> <p>q) resolve disputes between a Member State and the Secretary General with respect to his function as Depositary (Article 36 § 2);</p> <p>r) take decisions about applications for suspension of membership (Article 40).</p> | <p>som den berörda medlemsstaten skall betala,</p> <p>l) tillställa medlemsstaterna förvaltningsberättelsen och redovisningen samt sina beslut och rekommendationer,</p> <p>m) upprätta en verksamhetsberättelse och ett förslag till ny sammansättning av kommittén samt skicka medlemsstaterna dessa senast två månader innan det möte öppnas vid vilket generalförsamlingen skall bestämma om kommitténs sammansättning (artikel 14 § 2 b),</p> <p>n) övervaka hur generalsekretären handhar förvaltningen,</p> <p>o) se till att generalsekretären tillämpar fördraget på ett riktigt sätt och verkställer de beslut som fattas av övriga organ; för detta ändamål får kommittén vidta alla åtgärder som kan förbättra tillämpningen av fördraget och av ovan nämnda beslut,</p> <p>p) avge motiverade yttranden i frågor som kan beröra organisationens arbete och som lämnas till kommittén av en medlemsstat eller av generalsekretären,</p> <p>q) lösa tvister mellan en medlemsstat och generalsekretären angående hans funktion som deponarie (artikel 36 § 2),</p> <p>r) fatta beslut som rör ansökningar om upphävande av medlemskap (artikel 40).</p> |
|--|---|--|

§ 6 Au Comité, le quorum est atteint lorsque deux tiers de ses membres y sont représentés. Un

§ 6 There shall be a quorum in the Administrative Committee when two-thirds of its members

§ 6 Administrativa kommittén skall vara beslutför när två tredjedelar av dess medlemmar

membre peut se faire représenter par un autre membre; toutefois, un membre ne peut représenter plus d'un autre membre.

§ 7 Le Comité prend ses décisions à la majorité des membres représentés lors du vote.

§ 8 Sauf décision contraire, le Comité se réunit au siège de l'Organisation. Les procès-verbaux des sessions sont envoyés à tous les Etats membres.

§ 9 Le président du Comité :

- a) convoque le Comité au moins une fois par an ainsi qu'à la demande soit de quatre de ses membres, soit du Secrétaire général;
- b) adresse aux membres du Comité le projet de l'ordre du jour;
- c) traite, dans les limites et conditions définies au règlement intérieur du Comité, des questions urgentes soulevées dans l'intervalle des sessions;
- d) signe l'accord de siège prévu au § 5, lettre b).

§ 10 Le Comité peut, dans les limites de ses propres compétences, charger le président d'exécuter certaines tâches spécifiques.

*Article 16
Commissions*

§ 1 Les Commissions visées à l'article 13, § 1, lettres c) à f) et § 2 se composent en principe de tous les Etats membres. Lorsque la Commission de révision, la Commission d'experts du RID

are represented there. However, a member may arrange to be represented by another member; no member may however represent more than one other member.

§ 7 The Committee shall take its decisions by the majority of the members represented at the time of vote.

§ 8 Unless it decides otherwise, the Committee shall meet at the Headquarters of the Organisation. The minutes of its meetings shall be sent to all Member States.

§ 9 The Chairman of the Committee shall :

- a) convene the Committee at least once a year as well as at the request of four of its members or of the Secretary General;
- b) send to the members of the Committee the draft agenda;
- c) deal, within the limits and under the conditions laid down in the rules of procedure, with urgent questions arising in the interval between meetings;
- d) sign the Headquarters Agreement referred to in § 5, letter b).

§ 10 The Committee may, within the limits of its own responsibilities, instruct the Chairman to carry out certain specific tasks.

*Article 16
Other Committees*

§ 1 The Committees referred to in Article 13 § 1, letters c) to f) and § 2 shall be composed, in principle, of all Member States. When the Revision Committee, the RID Expert Committee or

är företrädade. En medlem får låta sig företrädas av en annan medlem; ingen medlem får dock företräda mer än en annan medlem.

§ 7 Kommittén skall fatta sina beslut med en majoritet av de medlemmar som är företrädade vid omröstningen.

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

§ 9 Kommitténs ordförande skall

- a) sammankalla kommittén minst en gång om året och på begäran av fyra av dess medlemmar eller av generalsekreteraren,
- b) skicka förslaget till föredragningslista till kommitténs medlemmar,
- c) i enlighet med bestämmelserna i arbetsordningen behandla viktiga frågor som uppkommer mellan mötena,
- d) underteckna den överenskommelse om organisationens säte som avses i § 5 b).

§ 10 Kommittén får inom sitt eget kompetensområde uppdraga åt ordföranden att utföra vissa särskilda uppgifter.

*Artikel 16
Utskott*

§ 1 De utskott som avses i artikel 13 § 1 c–f och i artikel 13 § 2 skall i princip vara sammansatta av företrädare för alla medlemsstaterna. När revisionsutskottet, fackutskottet

ou la Commission d'experts techniques délibèrent et décident, dans le cadre de leurs compétences, des modifications des Appendices à la Convention, les Etats membres qui ont fait, conformément à l'article 42, § 1, première phrase, une déclaration portant sur les Appendices concernés ne sont pas membres de la Commission y relative.

§ 2 Le Secrétaire général convoque les Commissions soit de sa propre initiative, soit à la demande de cinq Etats membres, soit à la demande du Comité administratif. Le Secrétaire général adresse le projet d'ordre du jour aux Etats membres au plus tard deux mois avant l'ouverture de la session.

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

§ 4 Chaque Etat membre représenté a droit à une voix. Une proposition est adoptée si le nombre de voix positives est :

- a) au moins égal au tiers du nombre des Etats membres représentés lors du vote et
- b) supérieur au nombre des voix négatives.

§ 5 Sur invitation du Secrétaire général, lancée en accord avec la majorité des Etats membres,

- a) des Etats non membres de l'Organisation,
- b) des Etats membres qui ne sont cependant pas membres des Commissions concernées,

the Committee of Technical Experts deliberate and take decisions, within the limits of their competence, about modifications of the Appendices to the Convention, Member States which have made a declaration in respect of the Appendices in question pursuant to Article 42 § 1, first sentence, shall not be members of the Committee concerned.

§ 2 The Secretary General shall convene the Committees either on his own initiative or at the request of five Member States or of the Administrative Committee. The Secretary General shall send the draft agenda to the Member States at least two months before the opening of the meeting.

§ 3 A Member State may arrange to be represented by another Member State; no State may however represent more than two other States.

§ 4 Each Member State represented shall have one vote. A proposal shall be adopted if the number of votes in favour is

- a) equal to at least one-third of the number of Member States represented at the time of the vote and
- b) greater than the number of votes against.

§ 5 On the invitation of the Secretary General, issued with the agreement of a majority of the Member States,

- a) States which are not members of the Organisation,
- b) Member States which, however, are not members of the Committee concerned,

RID eller tekniska expertutskottet inom ramen för sina kompetensområden överlägger och fattar beslut om ändringar av bihangen till fördraget, skall de medlemsstater som har avgett en förklaring angående de ifrågavarande bihangen enligt artikel 42 § 1 första meningen inte vara medlemmar av det berörda utskottet.

§ 2 Generalsekreteraren skall sammankalla utskotten antingen på eget initiativ eller på begäran av fem medlemsstater eller av administrativa kommittén. Generalsekreteraren skall skicka förslaget till föredragningslista till medlemsstaterna minst två månader före mötetets början.

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

§ 4 Varje företräd medlemsstat skall ha en röst. Ett förslag skall antas om antalet jaröster

- a) utgör minst en tredjedel av antalet medlemsstater som är företrädda vid omröstningen,
- b) överstiger antalet nej-röster.

§ 5 På inbjudan av generalsekreteraren, som utsänts med samtycke av en majoritet av medlemsstaterna, får följande delta i generalförsamlingens möten utan rösträtt:

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

- | | | |
|---|---|--|
| <p>c) des organisations et associations internationales, compétentes pour des questions concernant les activités de l'Organisation ou s'occupant de problèmes inscrits à l'ordre du jour, peuvent participer, avec voix consultative, aux sessions des Commissions.</p> | <p>c) international organisations and associations having competence for questions concerning the Organisation's activities or dealing with problems which have been placed on the agenda, may attend meetings of the Committees in an advisory capacity.</p> | <p>c) internationella organisationer och sammanslutningar vilka har behörighet i frågor som rör organisationens verksamhet eller ägnar sig åt frågor som har tagits upp på föredragningslistan.</p> |
| <p>§ 6 Les Commissions élisent pour chaque session ou pour une période déterminée un président et un ou plusieurs vice-présidents.</p> | <p>§ 6 The Committees shall elect for each meeting or for an agreed period a Chairman and one or several Deputy Chairmen.</p> | <p>§ 6 Utskotten skall för varje möte eller för en överenskommen period välja en ordförande och en eller flera vice ordförande.</p> |
| <p>§ 7 Les délibérations ont lieu dans les langues de travail. Les exposés faits en séance dans l'une des langues de travail sont traduits en substance dans les autres langues de travail, les propositions et les décisions sont traduites intégralement.</p> | <p>§ 7 The proceedings shall be conducted in the working languages. The substance of what is said during a meeting in one of the working languages shall be translated into the other working languages; proposals and decisions shall be translated in full.</p> | <p>§ 7 Överläggningarna skall föras på arbetspråken. Huvudinnehållet i det som sägs under ett möte på något av arbetspråken skall översättas till de andra arbetspråken; förslag och beslut skall översättas i sin helhet.</p> |
| <p>§ 8 Les procès-verbaux résumant les délibérations. Les propositions et les décisions sont reproduites intégralement. En ce qui concerne les décisions, seul le texte français fait foi. Les procès-verbaux sont transmis à tous les Etats membres.</p> | <p>§ 8 The minutes shall summarise the proceedings. Proposals and decisions shall be reproduced in full. With regard to decisions, the French text shall prevail. The minutes shall be sent to all Member States.</p> | <p>§ 8 En sammanfattning av överläggningarna skall redovisas i protokollet. Förslag och beslut skall återges i sin helhet. I fråga om besluten skall endast den franska texten vara giltig. Protokollet skall skickas till alla medlemsstaterna.</p> |
| <p>§ 9 Les Commissions peuvent créer des groupes de travail chargés de traiter des questions déterminées.</p> | <p>§ 9 The Committees may appoint working groups to deal with specific questions.</p> | <p>§ 9 Utskotten får tillsätta arbetsgrupper för att behandla särskilda frågor.</p> |
| <p>§ 10 Les Commissions se dotent d'un règlement intérieur.</p> | <p>§ 10 The Committees shall establish their rules of procedure.</p> | <p>§ 10 Utskotten skall utarbeta en egen arbetsordning.</p> |
| <p><i>Article 17</i>
<i>Commission de révision</i></p> | <p><i>Article 17</i>
<i>Revision Committee</i></p> | <p><i>Artikel 17</i>
<i>Revisionsutskottet</i></p> |
| <p>§ 1 La Commission de révision :</p> <p>a) décide, conformément à l'article 33, § 4, des propositions tendant à modifier la Convention;</p> | <p>§ 1 The Revision Committee shall :</p> <p>a) take decisions, in accordance with Article 33 § 4, about proposals aiming to modify the Convention;</p> | <p>§ 1 Revisionsutskottet skall</p> <p>a) besluta i enlighet med artikel 33 § 4 om förslag som syftar till att ändra fördraget,</p> |

<p>b) examine les propositions à soumettre pour décision, conformément à l'article 33, § 2, à l'Assemblée générale.</p>	<p>b) consider proposals to be submitted, in accordance with Article 33 § 2, to the General Assembly for decision.</p>	<p>b) granska förslag som i enlighet med artikel 33 § 2 skall inges till generalförsamlingen för beslut.</p>
<p>§ 2 A la Commission de révision, le quorum (article 13, § 3) est atteint lorsque la majorité des Etats membres y sont représentés.</p>	<p>§ 2 There shall be a quorum (Article 13 § 3) in the Revision Committee when the majority of the Member States are represented there.</p>	<p>§ 2 Revisionsutskottet skall vara beslutfört (artikel 13 § 3) när en majoritet av medlemsstaterna är företrädda.</p>
<p><i>Article 18</i> <i>Commission d'experts du RID</i></p>	<p><i>Article 18</i> <i>RID Expert Committee</i></p>	<p><i>Artikel 18</i> <i>Fackutskottet RID</i></p>
<p>§ 1 La Commission d'experts du RID décide, conformément à l'article 33, § 5, des propositions tendant à modifier la Convention.</p>	<p>§ 1 The RID Expert Committee shall take decisions, in accordance with Article 33 § 5, about proposals aiming to modify the Convention.</p>	<p>§ 1 Fackutskottet RID skall besluta i enlighet med artikel 33 § 5 om förslag som syftar till att ändra fördraget.</p>
<p>§ 2 A la Commission d'experts du RID, le quorum (article 13, § 3) est atteint lorsqu'un tiers des Etats membres y sont représentés.</p>	<p>§ 2 There shall be a quorum (Article 13 § 3) in the RID Expert Committee when one-third of the Member States are represented there.</p>	<p>§ 2 Fackutskottet RID skall vara beslutfört (artikel 13 § 3) när en tredjedel av medlemsstaterna är företrädda.</p>
<p><i>Article 19</i> <i>Commission de la facilitation ferroviaire</i></p>	<p><i>Article 19</i> <i>Rail Facilitation Committee</i></p>	<p><i>Artikel 19</i> <i>Förenklingsutskottet</i></p>
<p>§ 1 La Commission de la facilitation ferroviaire :</p> <p>a) se prononce sur toutes les questions visant à faciliter le franchissement des frontières en trafic international ferroviaire;</p> <p>b) recommande des standards, des méthodes, des procédures et des pratiques relatifs à la facilitation ferroviaire.</p>	<p>§ 1 The Rail Facilitation Committee shall :</p> <p>a) give its opinion on all questions aiming to facilitate frontier crossing in international rail traffic;</p> <p>b) recommend standards, methods, procedures and practices relating to rail facilitation.</p>	<p>§ 1 Förenklingsutskottet skall</p> <p>a) yttra sig i alla frågor som syftar till att underlätta internationell järnvägstrafik över gränserna,</p> <p>b) rekommendera standarder, metoder, förfaranden och praxis som avser förenkling.</p>
<p>§ 2 A la Commission de la facilitation ferroviaire, le quorum (article 13, § 3) est atteint lorsqu'un tiers des Etats membres y sont représentés.</p>	<p>§ 2 There shall be a quorum (Article 13 § 3) in the Rail Facilitation Committee when one-third of the Member States are represented there.</p>	<p>§ 2 Förenklingsutskottet skall vara beslutfört (artikel 13 § 3) när en tredjedel av medlemsstaterna är företrädda.</p>

*Article 20**Commission d'experts techniques*

§ 1 La Commission d'experts techniques

- a) décide, conformément à l'article 5 des Règles uniformes APTU, de la validation d'une norme technique relative au matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international;
- b) décide, conformément à l'article 6 des Règles uniformes APTU, de l'adoption d'une prescription technique uniforme relative à la construction, à l'exploitation, à la maintenance ou à une procédure concernant le matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international;
- c) veille à l'application des normes techniques et des prescriptions techniques uniformes relatives au matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international ferroviaire et examine leur développement en vue de leur validation ou adoption conformément aux procédures prévues aux articles 5 et 6 des Règles uniformes APTU;
- d) décide, conformément à l'article 33, § 6, des propositions tendant à modifier la Convention;
- e) traite de toutes les autres affaires qui lui sont attribuées conformément aux Règles uniformes APTU et aux Règles uniformes ATMF.

§ 2 A la Commission d'experts techniques, le quorum (article 13, § 3) est atteint lorsque la moitié des

*Article 20**Committee of Technical Experts*

§ 1 The Committee of Technical Experts shall :

- a) take decisions, in accordance with Article 5 of the APTU Uniform Rules, about the validation of a technical standard relating to railway material intended to be used in international traffic;
- b) take decisions, in accordance with Article 6 of the APTU Uniform Rules, about the adoption of a uniform technical prescription relating to the construction, operation, maintenance or relating to a procedure concerning railway material intended to be used in international traffic;
- c) keep a watch on the application of technical standards and uniform technical prescriptions relating to railway material intended to be used in international traffic and examine their development with a view to their validation or adoption in accordance with the procedures provided for in Articles 5 and 6 of the APTU Uniform Rules;
- d) take decisions, in accordance with Article 33 § 6, about proposals aiming to modify the Convention;
- e) deal with all other matters which are assigned to it in accordance with the APTU Uniform Rules and the ATMF Uniform Rules.

§ 2 There shall be a quorum (Article 13 § 3) in the Committee of Technical Experts, when one-

*Artikel 20**Tekniska expertutskottet*

§ 1 Tekniska expertutskottet skall

- a) besluta i enlighet med artikel 5 i APTU om validering av en teknisk standard som rör järnvägs-material avsedd att nyttjas i internationell trafik,
- b) besluta i enlighet med artikel 6 i APTU om antagande av en enhetlig teknisk föreskrift avseende tillverkning, drift, underhåll eller ett förfarande som rör järnvägs-material avsedd att nyttjas i internationell trafik,
- c) övervaka tillämpningen av tekniska standarder och enhetliga tekniska föreskrifter för järnvägs-material avsedd att nyttjas i internationell järnvägs-trafik och granska utvecklingen av dessa i syfte att validera eller anta dem i enlighet med de förfaranden som anges i artiklarna 5 och 6 i de enhetliga rättsreglerna APTU,
- d) besluta i enlighet med artikel 33 § 6 om förslag som syftar till att ändra fördraget,
- e) behandla alla övriga ärenden som tilldelas det i enlighet med de enhetliga rättsreglerna APTU och ATMF.

§ 2 Tekniska expertutskottet skall vara beslutfört (artikel 13 § 3) när hälften av medlems-

Etats membres au sens de l'article 16, § 1 y sont représentés. Lors de la prise de décisions concernant des dispositions des Annexes des Règles uniformes APTU, les Etats membres qui ont formulé une objection, conformément à l'article 35, § 4, à l'égard des dispositions concernées ou ont fait une déclaration, conformément à l'article 9, § 1 des Règles uniformes APTU, n'ont pas le droit de vote.

half of the Member States, within the meaning of Article 16 § 1, are represented there. When the Committee is taking decisions about provisions of the Annexes to the APTU Uniform Rules, Member States which have made an objection, in accordance with Article 35 § 4, with regard to the provisions concerned or have made a declaration, in accordance with Article 9 § 1 of the APTU Uniform Rules, shall not have the right to vote.

staterna, i den mening som avses i artikel 16 § 1, är företrädna. När utskottet fattar beslut om bestämmelser i bilagorna till de enhetliga rättsreglerna APTU, skall de medlemsstater som har gjort en invändning i enlighet med artikel 35 § 4 avseende de berörda bestämmelserna eller avgett en förklaring i enlighet med artikel 9 § 1 i de enhetliga rättsreglerna APTU inte ha rösträtt.

§ 3 La Commission d'experts techniques peut, soit valider des normes techniques ou adopter des prescriptions techniques uniformes, soit refuser de les valider ou de les adopter; elle ne peut en aucun cas les modifier.

§ 3 The Committee of Technical Experts may either validate technical standards or adopt uniform technical prescriptions or refuse to validate or adopt them; it may not under any circumstances modify them.

§ 3 Tekniska expertutskottet får dels validera tekniska standarder eller anta enhetliga tekniska föreskrifter, dels vägra att validera eller anta dessa; den får inte under några omständigheter ändra dem.

Article 21
Secrétaire général

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

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

§ 3 Le Secrétaire général doit notamment :

- a) assumer les fonctions de dépositaire (article 36);
- b) représenter l'Organisation vers l'extérieur;
- c) communiquer les décisions prises par l'Assemblée générale et par les Commissions aux Etats membres (article 34, § 1; article 35, § 1);
- d) exécuter les tâches qui lui sont confiées par les autres organes de l'Organisation;
- e) instruire les propositions des Etats membres tendant

Article 21
Secretary General

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

§ 2 The Secretary General shall be elected by the General Assembly for a period of three years, renewable twice at most.

§ 3 The Secretary General must, in particular :

- a) assume the functions of Depositary (Article 36);
- b) represent the Organisation externally;
- c) send to Member States the decisions taken by the General Assembly and by the Committees (Article 34 § 1, Article 35 § 1);
- d) carry out the duties entrusted to him by the other organs of the Organisation;
- e) examine proposals of the Member States aiming to

Artikel 21
Generalsekreteraren

§ 1 Generalsekreteraren skall fungera som organisationens sekretariat.

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

§ 3 Generalsekreteraren skall i synnerhet

- a) vara depositarie (artikel 36),
- b) företräda organisationen utåt,
- c) tillställa medlemsstaterna de beslut som fattas av generalförsamlingen och av utskotten (artikel 34 § 1, artikel 35 § 1),
- d) utföra de uppgifter som organisationens övriga organ anförtror honom,
- e) bereda medlemsstaternas förslag som syftar till att

	à modifier la Convention en ayant recours, le cas échéant, à l'assistance d'experts;	modify the Convention, if necessary with the assistance of experts;	ändra fördraget, vid behov med hjälp av sakkunniga,
f)	convoquer l'Assemblée générale et les Commissions (article 14, § 3; article 16, § 2);	f) convene the General Assembly and the other Committees (Article 14 § 3, Article 16 § 2);	f) sammankalla generalförsamlingen och utskotten (artikel 14 § 3, artikel 16 § 2),
g)	adresser, en temps opportun, aux Etats membres les documents nécessaires aux sessions des divers organes;	g) send to Member States, in due time, the documents necessary for the meetings of the various organs;	g) i god tid tillställa medlemsstaterna de handlingar som behövs för de olika organens möten,
h)	élaborer le programme de travail, le projet de budget et le rapport de gestion de l'Organisation et les soumettre pour approbation au Comité administratif (article 25);	h) draw up the work programme, draft budget and management report of the Organisation and submit them to the Administrative Committee for approval (Article 25);	h) utarbeta organisationens arbetsprogram, budgetförslag och förvaltningsberättelse och lägga fram dem för administrativa kommittén för godkännande (artikel 25),
i)	gérer les finances de l'Organisation dans le cadre du budget approuvé;	i) manage the financial affairs of the Organisation within the limits of the approved budget;	i) förvalta organisationens medel inom ramen för den fastställda budgeten,
j)	essayer, à la demande de l'une des parties en cause, en prêtant ses bons offices, de régler les différends entre elles nés de l'interprétation ou de l'application de la Convention;	j) endeavour, at the request of one of the parties concerned, by using his good offices, to settle disputes between them arising from the interpretation or application of the Convention;	j) på begäran av någon av de berörda parterna erbjuda sina tjänster för att försöka bilägga tvister mellan dem i fråga om tolkningen eller tillämpningen av fördraget,
k)	émettre, à la demande de toutes les parties en cause, un avis sur les différends nés de l'interprétation ou de l'application de la Convention;	k) give, at the request of all parties concerned, an opinion on disputes arising from the interpretation or application of the Convention;	k) på begäran av alla berörda parter avge utlåtande i tvister om tolkningen eller tillämpningen av fördraget,
l)	assumer les fonctions qui lui sont attribuées par le Titre V;	l) assume the functions which are attributed to him by Title V;	l) fullgöra de uppgifter som han åläggs enligt avdelning V,
m)	recevoir les communications faites par les Etats membres, les organisations et associations internationales visées à l'article 16, § 5 et par les entreprises (transporteurs, gestionnaires d'infrastructure, etc.) participant au trafic international ferroviaire et les notifier, s'il y a lieu, aux autres Etats membres, organisations et associations internationales ainsi qu'aux entreprises;	m) receive communications from the Member States, international organisations and associations referred to in Article 16 § 5, and from the undertakings (carriers, infrastructure managers, etc.) participating in international rail traffic, and notify them, where appropriate, to the other Member States, international organisations and associations as well as undertakings;	m) ta emot meddelanden från de medlemsstater, internationella organisationer och sammanslutningar som avses i artikel 16 § 5, och från de företag (transportörer, infrastrukturförvaltare, m.m.) som deltar i internationell järnvägstrafik, och i förekommande fall underrätta övriga medlemsstater, internationella organisationer, sammanslutningar och företag om dessa meddelanden,

- | | | |
|---|---|---|
| <p>n) exercer la direction du personnel de l'Organisation;</p> <p>o) informer, en temps utile, les Etats membres de toute vacance relative aux postes de l'Organisation;</p> <p>p) tenir à jour et publier les listes des lignes visées à l'article 24.</p> | <p>n) exercise the management of the staff of the Organisation;</p> <p>o) inform the Member States, in due time, of any vacancy in the posts of the Organisation;</p> <p>p) maintain and publish the lists of lines and services referred to in Article 24.</p> | <p>n) ansvara för ledningen av organisationens personal,</p> <p>o) i god tid underrätta medlemsstaterna om eventuella vakanta tjänster i organisationen,</p> <p>p) fortlöpande föra och offentliggöra de listor över linjer som avses i artikel 24.</p> |
|---|---|---|

§ 4 Le Secrétaire général peut présenter de sa propre initiative des propositions tendant à modifier la Convention.

§ 4 The Secretary General may, on his own initiative, present proposals aiming to modify the Convention.

§ 4 Generalsekreteraren får på eget initiativ lägga fram förslag som syftar till att ändra fördraget.

Article 22

Personnel de l'Organisation

Les droits et les obligations du personnel de l'Organisation sont fixés par le statut du personnel établi par le Comité administratif conformément à l'article 15, § 5, lettre c).

Article 22

Staff of the Organisation

The rights and duties of the staff of the Organisation shall be laid down by the staff regulation established by the Administrative Committee in accordance with Article 15 § 5, letter c).

Artikel 22

Organisationens personal

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

Article 23

Bulletin

§ 1 L'Organisation édite un bulletin qui contient les communications officielles ainsi que celles nécessaires et utiles en vue de l'application de la Convention.

Article 23

Bulletin

§ 1 The Organisation shall publish a bulletin which shall contain official communications as well as others necessary or useful with respect to the application of the Convention.

Artikel 23

Tidskrift

§ 1 Organisationen skall utge en tidskrift som innehåller officiella meddelanden och andra meddelanden som är nödvändiga och användbara för tillämpningen av fördraget.

§ 2 Les communications incombant au Secrétaire général en vertu de la Convention peuvent, le cas échéant, être effectuées sous forme d'une publication dans le bulletin.

§ 2 The communications for which the Secretary General is responsible under the Convention may, if necessary, be made in the form of a publication in the Bulletin.

§ 2 De meddelanden som generalsekreteraren skall utfärda enligt fördraget får vid behov lämnas i form av offentliggöranden i tidskriften.

Article 24

Listes des lignes

§ 1 Les lignes maritimes et de navigation intérieure visées aux articles premiers des Règles uniformes CIV et des Règles uniformes CIM, sur lesquelles s'effectuent des transports, faisant l'objet d'un seul contrat de transport, en sus d'un

Article 24

Lists of lines or services

§ 1 The maritime and inland waterway services referred to in Article 1 of the CIV Uniform Rules and of the CIM Uniform Rules, on which carriage is performed in addition to carriage by rail subject to a single contract of carriage, shall be

Artikel 24

Listor över linjer

§ 1 De linjer till sjöss eller på inre vattenvägar som avses i artikel 1 i de enhetliga rättsreglerna CIV och de enhetliga rättsreglerna CIM, på vilka utförs transporter som är föremål för ett enda transportavtal, utöver transport med järnväg,

transport ferroviaire, sont inscrites sur deux listes :	included in two lists :	skall införas på två listor:
<ul style="list-style-type: none"> a) la liste des lignes maritimes et de navigation intérieure CIV, b) la liste des lignes maritimes et de navigation intérieure CIM. 	<ul style="list-style-type: none"> a) the CIV list of maritime and inland waterway services, b) the CIM list of maritime and inland waterway services. 	<ul style="list-style-type: none"> a) CIV-listan över linjer till sjöss eller på inre vattenvägar. b) CIM-listan över linjer till sjöss eller på inre vattenvägar.
<p>§ 2 Les lignes ferroviaires d'un Etat membre ayant émis une réserve conformément à l'article premier, § 6 des Règles uniformes CIV ou conformément à l'article premier, § 6 des Règles uniformes CIM sont inscrites sur deux listes conformément à cette réserve :</p>	<p>§ 2 The railway lines of a Member State which has lodged a reservation in accordance with Article 1 § 6 of the CIV Uniform Rules or in accordance with Article 1 § 6 of the CIM Uniform Rules shall be included in two lists in accordance with that reservation :</p>	<p>§ 2 Järnvägslinjer i en medlemsstat som har gjort förbehåll i enlighet med artikel 1 § 6 i de enhetliga rättsreglerna CIV eller i enlighet med artikel 1 § 6 i de enhetliga rättsreglerna CIM skall införas i två listor i enlighet med detta förbehåll:</p>
<ul style="list-style-type: none"> a) la liste des lignes ferroviaires CIV, b) la liste des lignes ferroviaires CIM. 	<ul style="list-style-type: none"> a) the CIV list of railway lines, b) the CIM list of railway lines. 	<ul style="list-style-type: none"> a) CIV-listan över järnvägslinjer. b) CIM-listan över järnvägslinjer.
<p>§ 3 Les Etats membres adressent au Secrétaire général leurs communications concernant l'inscription ou la radiation de lignes visées aux §§ 1 et 2. Les lignes maritimes et de navigation intérieure visées au § 1, dans la mesure où elles relient des Etats membres, ne sont inscrites qu'après accord de ces Etats; pour la radiation d'une telle ligne, la communication d'un seul de ces Etats suffit.</p>	<p>§ 3 Member States shall send to the Secretary General their notifications concerning the inclusion or deletion of lines or services referred to in §§ 1 and 2. In so far as they link Member States, the maritime and inland waterway services referred to in § 1 shall only be included in the lists with the agreement of those States; for the deletion of such a service, notification by one of those States shall suffice.</p>	<p>§ 3 Medlemsstaterna skall meddela generalsekreteraren om de inför eller stryker linjer i de listor som anges i §§ 1 och 2. Om de linjer till sjöss eller på inre vattenvägar som avses i § 1 förbinder medlemsstater skall de införas i listan endast med dessa staters samtycke; vid strykning av en sådan linje är meddelande från en av dessa stater tillräckligt.</p>
<p>§ 4 Le Secrétaire général notifie l'inscription ou la radiation d'une ligne à tous les Etats membres.</p>	<p>§ 4 The Secretary General shall notify all Member States of the inclusion or deletion of a line or a service.</p>	<p>§ 4 Generalsekreteraren skall underrätta alla medlemsstater om införelse eller strykning av en linje.</p>
<p>§ 5 Les transports sur les lignes maritimes et de navigation intérieure visées au § 1 et les transports sur les lignes ferroviaires visées au § 2 sont soumis aux dispositions de la Convention à l'expiration d'un mois à compter de la date de la notification de l'inscription par le Secrétaire général. Une telle ligne cesse d'être soumise aux dispositions de la Convention à</p>	<p>§ 5 Carriage on the maritime and inland waterway services referred to in § 1 and carriage on the railway lines referred to in § 2 shall be subject to the provisions of the Convention on 17 the expiration of one month running from the date of the notification of their inclusion by the Secretary General. Such a service or line shall cease to be subject to the provisions of the</p>	<p>§ 5 Transporter på de linjer till sjöss eller på inre vattenvägar som avses i § 1 och transporter på de järnvägslinjer som avses i § 2 skall vara underkastade bestämmelserna i fördraget efter en månad räknat från den dag då generalsekreteraren meddelade att linjerna har införts. Fördraget skall inte längre tillämpas på en sådan linje efter tre månader räknat</p>

l'expiration de trois mois à compter de la date de la notification de la radiation par le Secrétaire général, sauf en ce qui concerne les transports en cours, qui doivent être achevés.

*Titre IV
Finances*

*Article 25
Programme de travail. Budget.
Comptes. Rapport de gestion*

§ 1 Le programme de travail, le budget et les comptes de l'Organisation couvrent une période de deux années civiles.

§ 2 L'Organisation édite, au moins tous les deux ans, un rapport de gestion.

§ 3 Le montant des dépenses de l'Organisation est arrêté, pour chaque période budgétaire, par le Comité administratif, sur proposition du Secrétaire général.

*Article 26
Financement des dépenses*

§ 1 Sous réserve des §§ 2 à 4, les dépenses de l'Organisation, non couvertes par d'autres recettes, sont supportées par les Etats membres pour deux cinquièmes sur la base de la clef de répartition des contributions du système des Nations Unies, et pour trois cinquièmes proportionnellement à la longueur totale des infrastructures ferroviaires ainsi que des lignes maritimes et de navigation intérieure inscrites conformément à l'article 24, § 1. Toutefois, les lignes maritimes et de navigation intérieure ne sont comptées que pour la moitié de leurs longueurs.

Convention on the expiration of three months running from the date of the notification of the deletion by the Secretary General, save in respect of carriage underway which must be finished.

*Title IV
Finances*

*Article 25
Work programme. Budget.
Accounts. Management report*

§ 1 The work programme, budget and accounts of the Organisation shall cover a period of two calendar years.

§ 2 The Organisation shall publish a management report at least every two years.

§ 3 The total amount of expenditure of the Organisation shall be fixed, for each budgetary period, by the Administrative Committee on a proposal by the Secretary General.

*Article 26
Financing the expenditure*

§ 1 Subject to §§ 2 to 4, the expenditure of the Organisation, not covered by other receipts, shall be met by the Member States as to two fifths on the basis of the United Nations system of apportioning contributions, and as to three fifths in proportion to the total length of railway infrastructure as well as of the maritime and inland waterway services included in accordance with Article 24 § 1. However, maritime and inland waterway services shall count only in respect of one-half of the length of their routes.

från den dag då generalsekretären meddelade att den har strukits, utom med avseende på pågående transport som måste avslutas.

*Avdelning IV
Finanser*

*Artikel 25
Arbetsprogram. Budget.
Redovisning.
Förvaltningsberättelse*

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

§ 2 Organisationen skall minst vartannat år utge en förvaltningsberättelse.

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

*Artikel 26
Finansiering av utgifterna*

§ 1 Om inte annat följer av §§ 2–4 skall de av organisationens utgifter som inte täcks av andra intäkter bäras av medlemsstaterna med två femtedelar på grundval av Förenta nationernas system för fördelning av bidrag och med tre femtedelar i förhållande till den totala längden på järnvägsinfrastrukturen och på de linjer till sjöss eller på inre vattenvägar som införts i enlighet med artikel 24 § 1. I fråga om linjer till sjöss eller på inre vattenvägar skall dock endast halva längden räknas.

§ 2 Lorsqu'un Etat membre a émis une réserve conformément à l'article premier, § 6 des Règles uniformes CIV ou conformément à l'article premier, § 6 des Règles uniformes CIM, la formule de contribution visée au § 1 s'applique comme suit :

- a) au lieu de la longueur totale des infrastructures ferroviaires sur le territoire de cet Etat membre n'est prise en compte que la longueur des lignes ferroviaires inscrites conformément à l'article 24, § 2;
- b) la part de la contribution selon le système des Nations Unies est calculée au prorata de la longueur des lignes inscrites conformément à l'article 24, §§ 1 et 2 par rapport à la longueur totale des infrastructures ferro-viaires sur le territoire de cet Etat membre et celle des lignes inscrites conformément à l'article 24, § 1; elle ne peut en aucun cas être inférieure à 0,01 pour cent.

§ 3 Chaque Etat membre supporte au moins 0,25 pour cent et au plus 15 pour cent des contributions.

§ 4 Le Comité administratif détermine les attributions de l'Organisation qui concernent :

- a) tous les Etats membres d'une manière égale et les dépenses qui sont supportées par tous les Etats membres selon la formule visée au § 1;
- b) seulement quelques-uns des Etats membres et les dépenses qui sont supportées par ces Etats membres selon la même formule.

§ 2 When a Member State has lodged a reservation in accordance with Article 1 § 6 of the CIV Uniform Rules or in accordance with Article 1 § 6 of the CIM Uniform Rules, the contribution formula referred to in § 1 shall be applied as follows :

- a) instead of the total length of railway infrastructure on the territory of that Member State only the length of railway lines included in accordance with Article 24 § 2 shall be taken into account;
- b) the part of the contribution according to the United Nations system shall be calculated pro rata as a function of the length of the lines and services included in accordance with Article 24 §§ 1 and 2 in relation to the total length of railway infrastructure on the territory of that Member State plus the length of the services included in accordance with Article 24 § 1, but with a minimum of 0.01 per cent.

§ 3 Each Member State shall meet at least 0.25 per cent and at most 15 per cent of the contributions.

§ 4 The Administrative Committee shall determine the attributions of the Organisation concerning

- a) all the Member States equally and the expenditure which shall be met by all Member States according to the formula referred to in § 1,
- b) only some of the Member States and the expenditure which shall be met by those Member States according to the same formula.

§ 2 När en medlemsstat har gjort ett förbehåll i enlighet med artikel 1 § 6 i de enhetliga rättsreglerna CIV eller i enlighet med artikel 1 § 6 i de enhetliga rättsreglerna CIM skall den fördelningsformel som avses i § 1 tillämpas på följande sätt:

- a) I stället för järnvägsinfrastrukturens totala längd på medlemsstatens territorium skall endast längden på de järnvägslinjer som införts i enlighet med artikel 24 § 2 medräknas.
- b) Bidragets andel enligt Förenta nationernas system skall beräknas i proportion till längden på de linjer som införts i enlighet med artikel 24 §§ 1 och 2 i förhållande till järnvägsinfrastrukturens totala längd på medlemsstatens territorium och på de linjer som införts i enlighet med artikel 24 § 1; den får inte i något fall understiga 0,01 procent.

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

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

- a) alla medlemsstaterna lika och de utgifter som skall bäras av alla medlemsstaterna enligt den formel som avses i § 1,
- b) endast en del av medlemsstaterna och de utgifter som skall bäras av dessa medlemsstater enligt samma formel.

Le § 3 s'applique par analogie. Ces dispositions ne portent pas atteinte à l'article 4, § 3.

§ 5 Les contributions des Etats membres aux dépenses de l'Organisation sont dues, sous forme d'avance de trésorerie payable en deux acomptes au plus tard jusqu'au 31 octobre de chacune des deux années que couvre le budget. L'avance de trésorerie est fixée sur la base des contributions des deux années précédentes définitivement dues.

§ 6 Lors de l'envoi aux Etats membres du rapport de gestion et du relevé des comptes, le Secrétaire général communique le montant définitif de la contribution des deux années civiles écoulées ainsi que le montant pour l'avance de trésorerie pour les deux années civiles à venir.

§ 7 Après le 31 décembre de l'année de la communication du Secrétaire général conformément au § 6, les sommes dues pour les deux années civiles écoulées portent intérêt à raison de cinq pour cent l'an. Si, un an après cette date, un Etat membre n'a pas payé sa part contributive, son droit de vote est suspendu jusqu'à ce qu'il ait satisfait à l'obligation de paiement. A l'expiration d'un délai supplémentaire de deux ans, l'Assemblée générale examine si l'attitude de cet Etat doit être considérée comme une dénonciation tacite de la Convention, en fixant, le cas échéant, la date d'effet.

§ 8 Les contributions échues restent dues dans les cas de dénonciation en vertu du § 7 ou de l'article 41 ainsi que dans les cas de suspension du droit de

§ 3 shall apply mutatis mutandis. These provisions shall not affect Article 4 § 3.

§ 5 The contributions of the Member States to the expenditure of the Organisation shall be due in the form of a treasury advance payable in two instalments at the latest by the 31 October of each of the two years covered by the budget. The treasury advance shall be fixed on the basis of the definitive contributions for the two preceding years.

§ 6 When sending the management report and statement of accounts to the Member States, the Secretary General shall notify the definitive amount of the contribution for the two previous calendar years as well as the amount of the treasury advance in respect of the two calendar years to come.

§ 7 After the 31 December of the year the notification is made by the Secretary General in accordance with § 6, the amounts due for the last two calendar years shall bear interest at the rate of five per cent per annum. If, one year after that date, a Member State has not paid its contribution, its right to vote shall be suspended until it has fulfilled its obligation to pay. On expiry of a further period of two years, the General Assembly shall consider whether the attitude of that State should be regarded as a tacit denunciation of the Convention and, where necessary, shall determine the effective date thereof.

§ 8 Contributions overdue shall remain payable in the cases of denunciation pursuant to § 7 or Article 41, and in cases of suspension of the right to vote

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

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

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

§ 7 Efter den 31 december det år då generalsekreteraren underrättade medlemsstaterna i enlighet med § 6 skall ränta utgå med fem procent per år på obetalda belopp för de senaste två kalenderåren. Om en medlemsstat ett år efter den dagen inte har betalat sitt bidrag, skall den vara utan rösträtt till dess att den har uppfyllt sin betalningsskyldighet. Efter ytterligare två år skall generalförsamlingen pröva om denna stats beteende skall betraktas som en tyst uppsägning av fördraget och i förekommande fall fastställa den dag då uppsägningen blir gällande.

§ 8 Betalningsskyldigheten för förfallna bidrag skall kvarstå även i fall av uppsägning enligt § 7 eller artikel 41 och i fall då rösträtten inte får utövas enligt

vote visé à l'article 40, § 4, lettre b).

§ 9 Les montants non recouverts sont couverts par des ressources de l'Organisation.

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

§ 11 L'Organisation perçoit une rémunération pour couvrir les frais particuliers résultant des activités prévues à l'article 21, § 3, lettres j) à l). Dans les cas prévus à l'article 21, § 3, lettres j) et k), cette rémunération est fixée par le Comité administratif, sur proposition du Secrétaire général; dans le cas prévu à l'article 21, § 3, lettre l), l'article 31, § 3 est applicable.

Article 27
Vérification des comptes

§ 1 Sauf décision contraire de l'Assemblée générale prise en vertu de l'article 14, § 2, lettre k), la vérification des comptes est effectuée par l'Etat de siège selon les règles du présent article et, sous réserve de toutes directives spéciales du Comité administratif, en conformité avec le règlement concernant les finances et la comptabilité de l'Organisation (article 15, § 5, lettre e)).

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

referred to in Article 40 § 4, letter b).

§ 9 Sums not recovered shall be made good out of the resources of the Organisation.

§ 10 A Member State which has denounced the Convention may become a Member State again by accession, provided that it has paid the sums which it owes.

§ 11 A charge shall be made by the Organisation to cover the special expenses arising from activities provided for in Article 21 § 3, letters j) to l). In the cases provided for in Article 21 § 3, letters j) and k), that charge shall be determined by the Administrative Committee on the basis of a proposal by the Secretary General. In the case provided for in Article 21 § 3, letter l), Article 31 § 3 shall apply.

Article 27
Auditing of accounts

§ 1 In the absence of a contrary decision by the General Assembly pursuant to article 14 § 2, letter k), the auditing of accounts shall be carried out by the Headquarters State, according to the rules laid down in this Article and, subject to any special directives of the Administrative Committee, in conformity with the Financial and Accounting Regulation of the Organisation (Article 15 § 5, letter e)).

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

artikel 40 § 4 b.

§ 9 De belopp som inte har betalats skall om möjligt täckas med organisationens medel.

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

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

Artikel 27
Granskning av organisationens räkenskaper

§ 1 Om inte annat beslutats av generalförsamlingen enligt artikel 14 § 2 k, skall granskningen av räkenskaperna utföras av den stat där organisationen har sitt säte, enligt de regler som anges i den här artikeln och, om inte annat följer av eventuella särskilda riktlinjer från administrativa kommittén, i enlighet med reglementet om organisationens finanser och bokföring (artikel 15 § 5 e).

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

- | | | |
|--|--|---|
| a) que les états financiers sont conformes aux livres et écritures de l'Organisation; | a) that the financial statements are in conformity with the ledgers and accounts of the Organisation; | a) bokslutet stämmer överens med organisationens bokföring och verifikat, |
| b) que les opérations financières dont les états rendent compte ont été menées en conformité avec les règles et les règlements, les dispositions budgétaires et les autres directives de l'Organisation; | b) that the financial transactions which the statements account for have been carried out in conformity with the rules and regulations, budgetary provisions and other directives of the Organisation; | b) de transaktioner som upptas i redovisningen har ägt rum i enlighet med organisationens regler och föreskrifter samt budgetbestämmelser och övriga riktlinjer, |
| c) que les valeurs et le numéraire déposés en banque ou en caisse ont été soit vérifiés grâce à des certificats directement reçus des dépositaires, soit effectivement comptés; | c) that effects and cash held at banks or in the cash box have either been audited by reference to certificates received directly from the depositaries, or actually counted; | c) värdepapper och kontanta medel deponerade i bank eller i kassan antingen har fastställts med ledning av certifikat som erhållits direkt från organisationens bank eller har räknats, |
| d) que les contrôles intérieurs, y compris la vérification intérieure des comptes, sont adéquats; | d) that the internal checks, including the internal audit of the accounts, are adequate; | d) de interna kontrollerna, inbegripet den interna granskningen av bokföringen, är korrekt genomförda, |
| e) que tous les éléments de l'actif et du passif ainsi que tous les excédents et déficits ont été comptabilisés selon des procédures qu'il juge satisfaisantes. | e) that all assets and liabilities as well as all surpluses and deficits have been posted according to procedures that he considers satisfactory. | e) alla tillgångsposter och skuldposter samt alla överskott och underskott har redovisats i enlighet med normer som han betraktar som gängse bokföringsnormer. |

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

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

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

§ 4 Dans son rapport sur les opérations financières, le Vérificateur mentionne :

§ 4 In his report on the financial transactions, the Auditor shall mention:

§ 4 I sin revisionsberättelse skall revisorn ange följande:

- | | | |
|---|---|--|
| a) la nature et l'étendue de la vérification à laquelle il a procédé; | a) the nature and extent of the audit which he has carried out; | a) Arten och omfattningen av den granskning som han har företagit. |
| b) les éléments qui ont un lien avec le caractère complet ou l'exactitude des comptes, y compris le cas échéant : | b) factors connected with the completeness or correctness of the accounts, including as appropriate : | b) Faktorer som rör bokföringens fullständighet eller noggrannhet, vari vid behov inkluderar |
| 1. les informations nécessaires à l'interprétation et à l'appréciation correctes des comptes; | 1. information necessary for the correct interpretation and assessment of the accounts; | 1. de uppgifter som behövs för en korrekt tolkning och bedömning av bokföringen, |

- | | | |
|---|--|---|
| <p>2. toute somme qui aurait dû être perçue mais qui n'a pas été passée en compte;</p> | <p>2. any sum which ought to have been collected but which has not been passed to account;</p> | <p>2. alla belopp som borde ha intäktsförts men som inte har tagits upp,</p> |
| <p>3. toute somme qui a fait l'objet d'un engagement de dépense régulier ou conditionnel et qui n'a pas été comptabilisée ou dont il n'a pas été tenu compte dans les états financiers;</p> | <p>3. any sum which has been the subject of a regular or conditional expenditure commitment and which has not been posted or which has not been taken into account in the financial statements;</p> | <p>3. alla belopp som det åligger organisationen att betala direkt eller under vissa villkor men som inte kostnadsförts eller beaktats i redovisningen,</p> |
| <p>4. les dépenses à l'appui desquelles il n'est pas produit de pièces justificatives suffisantes;</p> | <p>4. expenditure in support of which no sufficient vouchers have been produced;</p> | <p>4. de utgifter som inte redovisats genom fullgoda verifikat,</p> |
| <p>5. la tenue des livres de comptes en bonne et due forme; il y a lieu de relever les cas où la présentation matérielle des états financiers s'écarte des principes comptables généralement reconnus et constamment appliqués;</p> | <p>5. whether or not ledgers have been kept in good and due form; it is necessary to note cases where the material presentation of the financial statements diverges from accounting principles generally recognised and invariably applied;</p> | <p>5. en anmärkning om att räkenskaperna förts i god vederbörlig ordning; det är lämpligt att nämna de punkter där redovisningen avviker från allmänt erkända och gängse bokföringsprinciper,</p> |
| <p>c) les autres questions sur lesquelles il y a lieu d'appeler l'attention du Comité administratif, par exemple :</p> | <p>c) other matters to which the attention of the Administrative Committee should be drawn, for example:</p> | <p>c) De övriga frågor angående vilka det är lämpligt att påkalla administrativa kommitténs uppmärksamhet, till exempel</p> |
| <p>1. les cas de fraude ou de présomption de fraude;</p> | <p>1. cases of fraud or presumption of fraud;</p> | <p>1. fall av bedrägeri eller misstanke om bedrägeri,</p> |
| <p>2. le gaspillage ou l'utilisation irrégulière de fonds ou d'autres avoirs de l'Organisation (quand bien même les comptes relatifs à l'opération effectuée seraient en règle);</p> | <p>2. wastage or irregular use of funds or other assets of the Organisation (even when the accounts relating to the transaction carried out were in order);</p> | <p>2. slöseri eller otillåten användning av organisationens penningmedel eller andra tillgångar (även när räkenskaperna avseende sådana transaktioner är förda på ett korrekt sätt),</p> |
| <p>3. les dépenses risquant d'entraîner ultérieurement des frais considérables pour l'Organisation;</p> | <p>3. expenditure which could subsequently lead to considerable costs for the Organisation;</p> | <p>3. utgifter som riskerar att senare medföra avsevärda kostnader för organisationen,</p> |
| <p>4. tout vice, général ou particulier, du système de contrôle des recettes et des dépenses ou des fournitures et du matériel;</p> | <p>4. any defects, general or particular, in the system of checking receipts and expenses or supplies and equipment;</p> | <p>4. varje allmän eller särskild brist i kontrollsystemet för intäkter och utgifter eller förrädsartiklar och utrustning,</p> |
| <p>5. les dépenses non conformes aux intentions du Comité administratif, compte tenu des virements dûment autorisés à l'intérieur du budget;</p> | <p>5. expenditure not in conformity with the intentions of the Administrative Committee, taking account of transfers duly authorised within the</p> | <p>5. utgifter som inte följer administrativa kommitténs intentioner, med beaktande av tillåtna överföringar inom ramen för budgeten,</p> |

- | | | |
|---|--|--|
| <p>6. les dépassements de crédits, compte tenu des modifications résultant de virements dûment autorisés à l'intérieur du budget;</p> <p>7. les dépenses non conformes aux autorisations qui les régissent;</p> <p>d) l'exactitude ou l'inexactitude des comptes relatifs aux fournitures et au matériel, établie d'après l'inventaire et l'examen des livres. En outre, le rapport peut faire état d'opérations qui ont été comptabilisées au cours d'une période budgétaire antérieure et au sujet desquelles de nouvelles informations ont été obtenues ou d'opérations qui doivent être faites au cours d'une période budgétaire ultérieure et au sujet desquelles il semble souhaitable d'informer le Comité administratif par avance.</p> | <p>draft budget;</p> <p>6. overstepping of appropriations, taking account of changes resulting from transfers duly authorised within the draft budget;</p> <p>7. expenditure not in conformity with the authorisations which govern it;</p> <p>d) the correctness or incorrectness of the accounts relating to supplies and equipment, established from the inventory and the examination of the ledgers. In addition, the report may mention transactions which have been posted in the course of an earlier budgetary period and about which new information has been obtained or transactions which are to be carried out in the course of a later financial period and about which it seems desirable to inform the Administrative Committee in advance.</p> | <p>6. anslagsöverskridanden, med beaktande av de ändringar som följer av tillåtna överföringar inom ramen för budgeten,</p> <p>7. utgifter som inte har stöd i förefintliga bemyndiganden,</p> <p>d) Huruvida bokföringen av förrådsartiklar och utrustning är korrekt eller inkorrekt, vilket fastställs efter inventariebokföring och granskning av redovisningen. I revisionsberättelsen kan dessutom hänvisas till transaktioner som har bokförts under ett tidigare räkenskapsår och för vilka nya uppgifter har erhållits eller till transaktioner som skall ske under ett senare räkenskapsår och om vilka det förefaller önskvärt att administrativa kommittén underrättas på förhand.</p> |
|---|--|--|

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

§ 5 The Auditor shall inform the Administrative Committee and the Secretary General of the findings of the audit. He may, in addition, submit any comments that he considers appropriate about the financial report of the Secretary General.

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

Titre V
Arbitrage

Article 28
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 autres litiges nés de l'interprétation ou de l'application de la Convention et des autres conventions élaborées par l'Organisation conformément à l'article 2, § 2, s'ils n'ont pas été réglés à l'amiable ou soumis à la décision des tribunaux ordinaires, peuvent, par accord entre les parties intéressées, être soumis à un tribunal arbitral. Les articles 29 à 32 s'appliquent pour la composition du tribunal arbitral et la procédure arbitrale.

§3 Chaque Etat peut, lorsqu'il adresse une demande d'adhésion à la Convention, se réserver le droit de ne pas appliquer tout ou partie des §§ 1 et 2.

§4 L'Etat qui a émis une réserve en vertu du § 3 peut y renoncer, à tout moment, en informant le dépositaire. Cette renonciation prend effet un mois après la date à laquelle le dépositaire en donne connaissance aux Etats membres.

Title V
Arbitration

Article 28
Competence

§1 Disputes between Member States arising from the interpretation or application of the Convention, as well as disputes between Member States and the Organisation arising from the interpretation or application of the Protocol on Privileges and Immunities may, at the request of one of the parties, be referred to an Arbitration Tribunal. The parties shall freely determine the composition of the Arbitration Tribunal and the arbitration procedure.

§2 Other disputes arising from the interpretation or application of the Convention and of other conventions elaborated by the Organisation in accordance with Article 2 § 2, if not settled amicably or brought before the ordinary courts or tribunals may, by agreement between the parties concerned, be referred to an Arbitration Tribunal. Articles 29 to 32 shall apply to the composition of the Arbitration Tribunal and the arbitration procedure.

§3 Any State may, at the time of its application for accession to the Convention, reserve the right not to apply all or part of the provisions of §§ 1 and 2.

§4 A State which has made a reservation pursuant to § 3 may withdraw it at any time by informing the Depositary. This withdrawal shall take effect one month after the date on which the Depositary notifies it to the Member States.

Avdelning V
Skiljedom

Artikel 28
Behörighet

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

§2 Andra tvister om tolkningen eller tillämpningen av fördraget och övriga konventioner som utarbetats av organisationen i enlighet med artikel 2 § 2 kan, om de inte görs upp i godo eller anhängiggörs vid allmän domstol, genom överenskommelse mellan de berörda parterna underställas en skiljenämnd. Artiklarna 29–32 skall tillämpas på skiljenämndens sammansättning och förfarandet inför nämnden.

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

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

Article 29
Compromis. Greffe

Les parties concluent un compromis spécifiant en particulier :

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

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

Article 30
Arbitres

§ 1 Une liste d'arbitres est établie et tenue à jour par le Secrétaire général. Chaque Etat membre peut faire inscrire sur la liste d'arbitres deux de ses ressortissants.

§ 2 Le tribunal arbitral se compose d'un, de trois ou de cinq arbitres, conformément au compromis. Les arbitres sont choisis parmi les personnes figurant sur la liste visée au § 1. Toutefois, si le compromis prévoit cinq arbitres, chacune des parties peut 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

Article 29
Agreement to refer to arbitration.
Registrar

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

- a) the subject matter of the dispute;
- b) the composition of the Tribunal and the period agreed for nomination of the arbitrator or arbitrators;
- c) the place where it is agreed that the Tribunal is to sit.

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

Article 30
Arbitrators

§ 1 A panel of arbitrators shall be established and kept up to date by the Secretary General. Each Member State may nominate two of its nationals to the panel of arbitrators.

§ 2 The Arbitration Tribunal shall be composed of one, three or five arbitrators in accordance with the agreement to refer to arbitration. The arbitrators shall be selected from persons who are on the panel referred to in § 1. Nevertheless, if the agreement to refer to arbitration provides for five arbitrators, each of the parties may select one arbitrator who is not on the panel. If the agreement to refer to arbitration provides for a sole arbitrator, he shall be selected by mutual agreement between the parties. If the agreement to refer to arbitration provides for three or five arbitrators, each party shall select one or two arbitrators as the case may be; these, by

Artikel 29
Skiljeavtal. Registrar

Parterna skall sluta ett skiljeavtal, i vilket särskilt anges

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

Skiljeavtalet skall överlämnas till generalsekreteraren, som skall fungera som registrar.

Artikel 30
Skiljemän

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

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

désignation de l'arbitre unique ou entre les arbitres choisis sur celle du troisième ou du cinquième arbitre, cette désignation est faite par le Secrétaire général.

mutual agreement, shall appoint the third or fifth arbitrator, who shall be President of the Arbitration Tribunal. If the parties cannot agree on the selection of a sole arbitrator, or the selected arbitrators cannot agree on the appointment of a third or fifth arbitrator, the appointment shall be made by the Secretary General.

skiljemannen, som skall vara ordförande i nämnden. Om parterna inte kan enas om valet av den som ensam skall vara skiljeman eller om de av parterna utsedda skiljemännen inte kan enas om valet av den tredje eller femte skiljemannen, skall denne utses av general-sekreteraren.

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

§ 3 The sole arbitrator, or the third or fifth arbitrator, must be of a nationality other than that of either party, unless both are of the same nationality.

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

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

§ 4 The intervention of a third party in the dispute shall not affect the composition of the Arbitration Tribunal.

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

Article 31
Procédure. Frais

Article 31
Procedure. Costs

Artikel 31
Förfarande. Kostnader

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

§ 1 The Arbitration Tribunal shall decide the procedure to be followed having regard in particular to the following provisions:

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

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

- a) it shall enquire into and determine cases on the basis of the evidence submitted by the parties, but will not be bound by their interpretations when it is called upon to decide a question of law;
- b) it may not award more than the claimant has claimed, nor anything of a different nature, nor may it award less than the defendant has acknowledged as due;
- c) the arbitration award, setting forth the reasons for the decision, shall be drawn up by the Arbitration Tribunal and notified to the parties by the Secretary General;

- a) Nämnden skall utreda och bedöma tvistefrågan på grundval av de uppgifter som parterna har tillhandahållit utan att vara bunden av parternas tolkning när den skall avgöra rättsfrågor.
- b) Den får inte tillerkänna käranden mer eller annat än vad denne har yrkat och inte mindre än vad svaranden har medgivit.
- c) Skiljedomen skall avfattas med vederbörliga domskäl av skiljenämnden och delges parterna av general-sekreteraren.

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

d) save where the mandatory provisions of the law of the place where the Arbitration Tribunal is sitting otherwise provide and subject to contrary agreement by the parties, the arbitration award shall be final.

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

§ 2 Les honoraires des arbitres sont fixés par le Secrétaire général.

§ 2 The fees of the arbitrators shall be determined by the Secretary General.

§ 2 Skiljemännens arvoden skall fastställas av generalsekretären.

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

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

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

Article 32

Prescription. Force exécutoire

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

Article 32

Limitation. Enforcement

§ 1 The commencement of arbitration proceedings shall have the same effect, as regards the interruption of periods of limitation, as that attributed by the applicable provisions of substantive law to the institution of an action in the ordinary courts or tribunals.

Artikel 32

Preskription. Verkställighet

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

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

§ 2 The Arbitration Tribunal's award shall become enforceable in each of the Member States on completion of the formalities required in the State where enforcement is to take place. The merits of the case shall not be subject to review.

§ 2 En skiljedom skall vara verkställbar i alla medlemsstater så snart de formföreskrifter har uppfyllts som gäller i den stat där domen skall verkställas. Ingen ny prövning av själva saken får göras.

<i>Titre VI</i> <i>Modification de la Convention</i>	<i>Title VI</i> <i>Modification of the Convention</i>	<i>Avdelning VI</i> <i>Ändring av fördraget</i>
<i>Article 33</i> <i>Compétence</i>	<i>Article 33</i> <i>Competence</i>	<i>Artikel 33</i> <i>Behörighet</i>
§ 1 Le Secrétaire général porte immédiatement à la connaissance des Etats membres les propositions tendant à modifier la Convention qui lui ont été adressées par les Etats membres ou qu'il a lui-même élaborées.	§ 1 The Secretary General shall immediately bring to the notice of the Member States proposals aiming to modify the Convention, which have been sent to him by the Member States or which he has prepared himself.	§ 1 Generalsekreteraren skall omedelbart underrätta medlemsstaterna om förslag som syftar till ändring av fördraget och som medlemsstaterna har översänt till honom eller som han själv har utarbetat.
§ 2 L'Assemblée générale décide des propositions tendant à modifier la Convention pour autant que les §§ 4 à 6 ne prévoient pas une autre compétence.	§ 2 The General Assembly shall take decisions about proposals aiming to modify the Convention in so far as §§ 4 to 6 do not provide for another competence.	§ 2 Generalförsamlingen skall besluta om förslag som syftar till ändring av fördraget såvitt ingen annan behörighet anges i §§ 4–6.
§ 3 Saisie d'une proposition de modification, l'Assemblée générale peut décider, à la majorité, prévue à l'article 14, § 6, qu'une telle proposition présente un caractère d'étroite connexité avec une ou plusieurs dispositions des Appendices à la Convention. Dans ce cas ainsi que dans les cas visés aux §§ 4 à 6, deuxième phrase, l'Assemblée générale est également habilitée à décider de la modification de cette ou de ces dispositions des Appendices.	§ 3 When seized of a modification proposal the General Assembly may decide, by the majority provided for under Article 14 § 6, that such proposal is closely linked with one or more provisions of the Appendices to the Convention. In that case as well as in the cases referred to in §§ 4 to 6, second sentences, the General Assembly is also empowered to take decisions about the modification of such provision or provisions of the Appendices.	§ 3 När generalförsamlingen behandlar ett ändringsförslag, kan den med den majoritet som anges i artikel 14 § 6 besluta att förslaget har nära anknytning till en eller flera bestämmelser i bihangen till fördraget. I ett sådant fall får generalförsamlingen liksom i de fall som avses i §§ 4–6 andra meningen besluta om ändring också av denna eller dessa bestämmelser i bihangen.
§ 4 Sous réserve des décisions de l'Assemblée générale prises selon le § 3, première phrase, la Commission de révision décide des propositions tendant à modifier les	§ 4 Subject to decisions taken by the General Assembly in accordance with § 3, first sentence, the Revision Committee shall take decisions about proposals aiming to modify :	§ 4 Utom i de fall då generalförsamlingen har beslutat i enlighet med § 3 första meningen skall revisionsutskottet besluta om förslag som syftar till ändring av
a) articles 9 et 27, §§ 2 à 5;	a) Articles 9 and 27 §§ 2 to 5;	a) artikel 9 och artikel 27 §§ 2–5,
b) Règles uniformes CIV, à l'exception des articles 1er, 2, 5, 6, 16, 26 à 39, 41 à 53 et 56 à 60;	b) the CIV Uniform Rules except Articles 1, 2, 5, 6, 16, 26 to 39, 41 to 53 and 56 to 60;	b) de enhetliga rättsreglerna CIV, utom artiklarna 1, 2, 5, 6, 16, 26–39, 41–53 och 56–60,
c) Règles uniformes CIM, à l'exception des articles 1er, 5, 6, §§ 1 et 2, des articles 8,	c) the CIM Uniform Rules except Articles 1, 5, 6 §§ 1 and 2, Articles 8, 12, 13 § 2,	c) de enhetliga rättsreglerna CIM, utom artiklarna 1 och 5, artikel 6 §§ 1 och 2,

- | | | |
|---|--|--|
| <p>12, 13, § 2, des articles 14, 15, §§ 2 et 3, de l'article 19, §§ 6 et 7, ainsi que des articles 23 à 27, 30 à 33, 36 à 41 et 44 à 48;</p> <p>d) Règles uniformes CUV, à l'exception des articles 1er, 4, 5 et 7 à 12;</p> <p>e) Règles uniformes CUI, à l'exception des articles 1er, 2, 4, 8 à 15, 17 à 19, 21, 23 à 25;</p> <p>f) Règles uniformes APTU, à l'exception des articles 1er, 3 et 9 à 11 ainsi que des Annexes de ces Règles uniformes;</p> <p>g) Règles uniformes ATMF, à l'exception des articles 1er, 3 et 9.</p> | <p>Articles 14, 15 §§ 2 and 3, Article 19 §§ 6 and 7 and Articles 23 to 27, 30 to 33, 36 to 41 and 44 to 48;</p> <p>d) the CUV Uniform Rules except Articles 1, 4, 5 and 7 to 12;</p> <p>e) the CUI Uniform Rules except Articles 1, 2, 4, 8 to 15, 17 to 19, 21, 23 to 25;</p> <p>f) the APTU Uniform Rules except Articles 1, 3 and 9 to 11 and the Annexes of these Uniform Rules;</p> <p>g) the ATMF Uniform Rules except Articles 1, 3 and 9.</p> | <p>artiklarna 8 och 12, artikel 13 § 2, artikel 14, artikel 15 §§ 2 och 3, artikel 19 §§ 6 och 7 och artiklarna 23–27, 30–33, 36–41 och 44–48, de enhetliga rättsreglerna CUV, utom artiklarna 1, 4, 5 och 7–12,</p> <p>e) de enhetliga rättsreglerna CUI, utom artiklarna 1, 2, 4, 8–15, 17–19, 21, 23–25,</p> <p>f) de enhetliga rättsreglerna APTU, utom artiklarna 1, 3 och 9–11 samt bilagorna till dessa enhetliga rättsregler,</p> <p>g) de enhetliga rättsreglerna ATMF, utom artiklarna 1, 3 och 9.</p> |
|---|--|--|

Lorsque des propositions de modification sont soumises à la Commission de révision conformément aux lettres a) à g), un tiers des Etats représentés dans la Commission peut exiger que ces propositions soient soumises à l'Assemblée générale pour décision.

When modification proposals are submitted to the Revision Committee in accordance with letters a) to g), one-third of the States represented on the Committee may require these proposals to be submitted to the General Assembly for decision.

När ändringsförslagen läggs fram för revisionsutskottet i enlighet med a–g, kan en tredjedel av de stater som är företrädde i utskottet kräva att förslagen skall underställas generalförsamlingen för beslut.

§ 5 La Commission d'experts du RID décide des propositions tendant à modifier le Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID). Lorsque de telles propositions sont soumises à la Commission d'experts du RID, un tiers des Etats représentés dans la Commission peut exiger que ces propositions soient soumises à l'Assemblée générale pour décision.

§ 5 The RID Expert Committee shall take decisions about proposals aiming to modify the provisions of the Regulation concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Rail (RID). When such proposals are submitted to the RID Expert Committee, one-third of the States represented on the Committee may require these proposals to be submitted to the General Assembly for decision.

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

§ 6 La Commission d'experts techniques décide des propositions tendant à modifier les Annexes des Règles uniformes APTU. Lorsque de telles propositions sont soumises à la Commission d'experts techniques, un tiers des Etats représentés dans la Commission peut exiger que ces propositions soient soumises à

§ 6 The Committee of Technical Experts shall decide on proposals aiming to modify the Annexes to the APTU Uniform Rules. When such proposals are submitted to the Committee of Technical Experts, one-third of the States represented on the Committee may require these proposals to be submitted to the

§ 6 Tekniska expertutskottet skall besluta i fråga om förslag som syftar till ändring av bilagorna till de enhetliga rättsreglerna APTU. När sådana förslag läggs fram för tekniska expertutskottet, kan en tredjedel av de stater som är företrädde i utskottet kräva att förslagen skall underställas

l'Assemblée générale pour décision.	General Assembly for decision.	generalförsamlingen för beslut.
<i>Article 34</i> <i>Décisions de l'Assemblée générale</i>	<i>Article 34</i> <i>Decisions of the General Assembly</i>	<i>Artikel 34</i> <i>Beslut av generalförsamlingen</i>
§ 1 Les modifications de la Convention décidées par l'Assemblée générale sont notifiées par le Secrétaire général aux Etats membres.	§ 1 Modifications of the Convention decided upon by the General Assembly shall be notified to the Member States by the Secretary General.	§ 1 Generalsekreteraren skall underrätta medlemsstaterna om ändringar av fördraget som har beslutats av generalförsamlingen.
§ 2 Les modifications de la Convention proprement dite, décidées par l'Assemblée générale, entrent en vigueur, douze mois après leur approbation par les deux tiers des Etats membres, pour tous les Etats membres à l'exception de ceux qui, avant leur entrée en vigueur, ont fait une déclaration aux termes de laquelle ils n'approuvent pas lesdites modifications.	§ 2 Modifications of the Convention itself, decided upon by the General Assembly, shall enter into force for all Member States twelve months after their approval by two-thirds of the Member States with the exception of those which, before the entry into force, have made a declaration in terms that they do not approve such modifications.	§ 2 Ändringar av grundfördraget som har beslutats av generalförsamlingen skall träda i kraft för alla medlemsstater tolv månader efter att de har godkänts av två tredjedelar av medlemsstaterna, utom för de medlemsstater som före ikraftträdandet har avgett en förklaring att de inte godkänner ändringarna.
§ 3 Les modifications des Appendices à la Convention, décidées par l'Assemblée générale, entrent en vigueur, douze mois après leur approbation par la moitié des Etats n'ayant pas fait une déclaration conformément à l'article 42, § 1, première phrase, pour tous les Etats membres à l'exception de ceux qui, avant leur entrée en vigueur, ont fait une déclaration aux termes de laquelle ils n'approuvent pas lesdites modifications et de ceux qui ont fait une déclaration conformément à l'article 42, § 1, première phrase.	§ 3 Modifications of the Appendices to the Convention, decided upon by the General Assembly, shall enter into force for all Member States twelve months after their approval by half of the Member States which have not made a declaration pursuant to Article 42 § 1, first sentence, with the exception of those which, before the entry into force, have made a declaration in terms that they do not approve such modifications and with the exception of those which have made a declaration pursuant to Article 42 § 1, first sentence.	§ 3 Ändringar av bihangen till fördraget som har beslutats av generalförsamlingen skall träda i kraft för alla medlemsstater tolv månader efter att de har godkänts av hälften av de stater som inte har avgett en förklaring i enlighet med artikel 42 § 1 första meningen, utom för de medlemsstater som före ikraftträdandet har avgett en förklaring att de inte godkänner ändringarna och de medlemsstater som har avgett en förklaring i enlighet med artikel 42 § 1 första meningen.
§ 4 Les Etats membres adressent, au Secrétaire général, leurs notifications concernant l'approbation des modifications de la Convention décidées par l'Assemblée générale ainsi que leurs déclarations aux termes desquelles ils n'approuvent pas ces modifications. Le Secrétaire général en informe les autres Etats membres.	§ 4 The Member States shall address their notifications concerning the approval of modifications of the Convention decided upon by the General Assembly as well as their declarations in terms that they do not approve such modifications, to the Secretary General. The Secretary General shall give notice of them to the other Member States.	§ 4 Medlemsstaterna skall tillstålla generalsekreteraren såväl meddelanden om att de godkänner ändringar av fördraget som har beslutats av generalförsamlingen som förklaringar om att de inte godkänner dessa ändringar. Generalsekreteraren skall underrätta övriga medlemsstater om detta.

§ 5 Le délai visé aux §§ 2 et 3 court à compter du jour de la notification du Secrétaire général que les conditions pour l'entrée en vigueur des modifications sont remplies.

§ 6 L'Assemblée générale peut spécifier, au moment de l'adoption d'une modification que celle-ci est d'une portée telle que tout Etat membre qui aura fait une déclaration visée au § 2 ou au § 3 et qui n'aura pas approuvé la modification dans le délai de dix-huit mois à dater de son entrée en vigueur cessera, à l'expiration de ce délai, d'être Etat membre de l'Organisation.

§ 7 Lorsque les décisions de l'Assemblée générale concernent les Appendices à la Convention, l'application de l'Appendice concerné est suspendue, dans son intégralité, dès l'entrée en vigueur des décisions, pour le trafic avec et entre les Etats membres qui se sont opposés, conformément au § 3, aux décisions dans les délais impartis. Le Secrétaire général notifie aux Etats membres cette suspension; elle prend fin à l'expiration d'un mois à compter de la date à laquelle le Secrétaire général a notifié aux autres Etats membres la levée de l'opposition.

Article 35
Décisions des Commissions

§ 1 Les modifications de la Convention, décidées par les Commissions, sont notifiées par le Secrétaire général aux Etats membres.

§ 2 Les modifications de la Convention elle-même, décidées par la Commission de révision, entrent en vigueur pour tous les

§ 5 The period referred to in §§ 2 and 3 shall run from the day of the notification by the Secretary General that the conditions for the entry into force of the modifications are fulfilled.

§ 6 The General Assembly may specify, at the time of adoption of a modification, that it is such that any Member State which will have made a declaration pursuant to § 2 or § 3 and which will not have approved the modification within the period of eighteen months running from its entry into force will cease, on the expiration of this period, to be a Member State of the Organisation.

§ 7 When decisions of the General Assembly concern Appendices to the Convention, the application of the Appendix in question shall be suspended, in its entirety, from the entry into force of the decisions, for traffic with and between the Member States which have, in accordance with § 3, opposed the decisions within the period allowed. The Secretary General shall notify the Member States of that suspension; it shall come to an end on the expiration of a month from the day on which the Secretary General notified the other Member States of the withdrawal of opposition.

Article 35
Decisions of the Committees

§ 1 Modifications of the Convention, decided upon by the Committees, shall be notified to the Member States by the Secretary General.

§ 2 Modifications of the Convention itself, decided upon by the Revision Committee, shall enter into force for all

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

§ 6 Generalförsamlingen kan när den antar en ändring förklara att denna är av sådan betydelse att en medlemsstat som har avgett en förklaring enligt § 2 eller § 3 och som inte har godkänt ändringen inom fristen på arton månader från ändringens ikraftträdande upphör att vara medlem av organisationen vid utgången av denna frist.

§ 7 När generalförsamlingens beslut rör bihang till fördraget, skall det ifrågasvarande bihanget vid den tidpunkt då beslutet träder i kraft upphöra att gälla i sin helhet för trafik med och mellan medlemsstater som i enlighet med § 3 har invänt mot beslutet inom den angivna fristen. Generalsekreteraren skall underrätta medlemsstaterna om denna inskränkning; den skall upphöra efter en månad räknat från den dag då generalsekreteraren underrättade de andra medlemsstaterna om att invändningen återkallats.

Artikel 35
Beslut av utskotten

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

§ 2 Ändringar av grundfördraget som har beslutats av revisionsutskottet skall träda i kraft för samtliga medlems-

Etats membres le premier jour du douzième mois suivant celui au cours duquel le Secrétaire général les a notifiées aux Etats membres. Les Etats membres peuvent formuler une objection dans les quatre mois à compter de la date de la notification. En cas d'objection d'un quart des Etats membres, la modification n'entre pas en vigueur. Si un Etat membre formule une objection contre une décision de la Commission de révision dans le délai de quatre mois et qu'il dénonce la Convention, la dénonciation prend effet à la date prévue pour l'entrée en vigueur de cette décision.

§ 3 Les modifications des Appendices à la Convention, décidées par la Commission de révision, entrent en vigueur pour tous les Etats membres, le premier jour du douzième mois suivant celui au cours duquel le Secrétaire général les a notifiées aux Etats membres. Les modifications décidées par la Commission d'experts du RID ou par la Commission d'experts techniques entrent en vigueur pour tous les Etats membres le premier jour du sixième mois suivant celui au cours duquel le Secrétaire général les a notifiées aux Etats membres.

§ 4 Les Etats membres peuvent formuler une objection dans un délai de quatre mois à compter du jour de la notification visée au § 3. En cas d'objection formulée par un quart des Etats membres, la modification n'entre pas en vigueur. Dans les Etats membres qui ont formulé une objection contre une décision dans les délais impartis, l'application de l'Appendice concerné est suspendue, dans son intégralité, pour le trafic avec et entre les Etats

Member States on the first day of the twelfth month following that during which the Secretary General has given notice of them to the Member States. Member States may formulate an objection during the four months from the day of the notification. In the case of objection by one-quarter of the Member States, the modification shall not enter into force. If a Member State formulates an objection against a decision of the Revision Committee within the period of four months and it denounces the Convention, the denunciation shall take effect on the date provided for the entry into force of that decision.

§ 3 Modifications of Appendices to the Convention, decided upon by the Revision Committee, shall enter into force for all Member States on the first day of the twelfth month following that during which the Secretary General has given notice of them to the Member States. Modifications decided upon by the RID Expert Committee or by the Committee of Technical Experts shall enter into force for all Member States on the first day of the sixth month following that during which the Secretary General has given notice of them to the Member States.

§ 4 Member States may formulate an objection within the period of four months from the day of the notification referred to in § 3. In the case of objection by one-quarter of the Member States, the modification shall not enter into force. In the Member States which have formulated objections against a decision within the period allowed, the application of the Appendix in question shall be suspended, in its entirety, from the moment the decisions take effect,

stater första dagen i den tolfte månaden efter den månad då generalsekreteraren underrättade medlemsstaterna om dem. Medlemsstaterna kan göra invändning inom fyra månader från dagen för underrättelsen. Vid invändning från en fjärdedel av medlemsstaterna skall ändringen inte träda i kraft. Om en medlemsstat har gjort invändning mot ett beslut av revisionsutskottet inom fyramånadersfristen och sagt upp fördraget, får uppsägningen verkan vid den tidpunkt då beslutet skulle träda i kraft.

§ 3 Ändringar av bihangen till fördraget som har beslutats av revisionsutskottet skall träda i kraft för samtliga medlemsstater första dagen i den tolfte månaden efter den månad under vilken generalsekreteraren underrättade medlemsstaterna. Ändringar som har beslutats av fackutskottet RID eller av tekniska expertutskottet skall träda i kraft för samtliga medlemsstater första dagen i den sjätte månaden efter den månad under vilken generalsekreteraren underrättade medlemsstaterna om dem.

§ 4 Medlemsstaterna kan göra invändning inom en frist av fyra månader från dagen för den underrättelse som avses i § 3. Vid invändning från en fjärdedel av medlemsstaterna skall ändringen inte träda i kraft. I de medlemsstater som har gjort invändning mot ett beslut inom angiven tid skall det ifrågasvarande bihanget från och med den tidpunkt då beslutet träder i kraft upphöra att gälla i sin helhet för trafik med och

membres à compter du moment où les décisions prennent effet. Toutefois, en cas d'objection contre la validation d'une norme technique ou contre l'adoption d'une prescription technique uniforme, seules celles-ci sont suspendues en ce qui concerne le trafic avec et entre les Etats membres à compter du moment où les décisions prennent effet; il en est de même en cas d'objection partielle.

§ 5 Le Secrétaire général informe les Etats membres des suspensions visées au § 4; les suspensions sont levées à l'expiration d'un délai d'un mois à compter du jour où le Secrétaire général a notifié aux autres Etats membres le retrait d'une telle objection.

§ 6 Pour la détermination du nombre d'objections prévues aux §§ 2 et 4, ne sont pas pris en compte les Etats membres qui :

- a) n'ont pas le droit de vote (article 14, § 5, article 26, § 7 ou article 40, § 4);
- b) ne sont pas membres de la Commission concernée (article 16, § 1, deuxième phrase);
- c) ont fait une déclaration conformément à l'article 9, § 1 des Règles uniformes APTU.

in so far as concerns traffic with and between those Member States. However, in the case of objection to the validation of a technical standard or to the adoption of a uniform technical prescription, only that standard or prescription shall be suspended in respect of traffic with and between the Member States from the time the decisions take effect; the same shall apply in the case of a partial objection.

§ 5 The Secretary General shall notify the Member States of the suspensions referred to in § 4; the application shall no longer be suspended after the expiry of a period of one month from the day when the Secretary General has given notice to the other Member States of the withdrawal of such an objection.

§ 6 In the determination of the number of objections referred to in §§ 2 and 4, Member States which

- a) do not have the right to vote (Article 14 § 5, Article 26 § 7 or Article 40 § 4),
- b) are not members of the Committee concerned (article 16 § 1, second sentence),
- c) have made a declaration in accordance with Article 9 § 1 of the APTU Uniform Rules shall not be taken into account.

mellan medlemsstaterna. Vid invändning mot validering av en teknisk standard eller mot antagandet av en enhetlig teknisk föreskrift skall dock endast dessa upphöra att gälla för trafik med och mellan medlemsstaterna från och med den tidpunkt då besluten blir gällande; detsamma skall gälla vid partiell invändning.

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

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

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

Titre VII
Dispositions finales

Article 36
Dépositaire

§ 1 Le Secrétaire général est le dépositaire de la présente Convention. Ses fonctions en tant que dépositaire sont celles qui sont énoncées dans la Partie VII de la Convention de Vienne du 23 mai 1969 sur le droit des traités.

§ 2 Lorsqu'une divergence apparaît entre un Etat membre et le dépositaire au sujet de l'accomplissement des fonctions de ce dernier, le dépositaire ou l'Etat membre concerné doit porter la question à l'attention des autres Etats membres ou, le cas échéant, la soumettre à la décision du Comité administratif.

Article 37
Adhésion à la Convention

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

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

§ 3 La demande est admise de plein droit trois mois après la communication visée au § 2, sauf opposition formulée auprès du dépositaire par cinq Etats membres. Le dépositaire en avise sans délai l'Etat demandeur ainsi que les Etats membres. L'adhésion prend effet le premier jour du troisième mois suivant cet avis.

Title VII
Final Provisions

Article 36
Depositary

§ 1 The Secretary General shall be the Depositary of this Convention. His functions as the Depositary shall be those set forth in Part VII of the Vienna Convention on the Law of Treaties of 23 May 1969.

§ 2 When a dispute arises between a Member State and the Depositary about the performance of his functions, the Depositary or the Member State concerned must bring the question to the attention of the other Member States or, if appropriate, submit it for resolution by the Administrative Committee.

Article 37
Accession to the Convention

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

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

§ 3 The application shall be deemed to be accepted three months after the notification referred to in § 2, unless five Member States lodge objections with the Depositary. The Depositary shall, without delay, notify the applicant State as well as the Member States accordingly. The accession shall take effect on the first day of the third month following that notification.

Avdelning VII
Slutbestämmelser

Artikel 36
Depositarie

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

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

Artikel 37
Anslutning till fördraget

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

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

§ 3 Om inte fem medlemsstater har gjort invändning hos depositarien skall ansökan anses ha bifallits tre månader efter den underrättelse som avses i § 2. Depositarien skall utan dröjsmål underrätta den ansökande staten och medlemsstaterna om detta. Anslutningen blir gällande första dagen i den andra månaden efter denna underrättelse.

§ 4 En cas d'opposition d'au moins cinq Etats membres dans le délai prévu au § 3, la demande d'adhésion est soumise à l'Assemblée générale qui en décide.

§ 5 Sous réserve de l'article 42, toute adhésion à la Convention ne peut concerner que la Convention dans sa version en vigueur au moment de la prise d'effet de l'adhésion.

Article 38
Adhésion d'organisations régionales d'intégration économique

§ 1 L'adhésion à la Convention est ouverte aux organisations régionales d'intégration économique ayant compétence pour adopter leur législation qui est obligatoire pour leurs membres, dans les matières couvertes par cette Convention et dont un ou plusieurs Etats membres sont membres. Les conditions de cette adhésion sont définies dans un accord conclu entre l'Organisation et l'organisation régionale.

§ 2 L'organisation régionale peut exercer les droits dont disposent ses membres en vertu de la Convention dans la mesure où ils couvrent des matières relevant de sa compétence. Ceci vaut de même pour les obligations incombant aux Etats membres en vertu de la Convention, abstraction faite des obligations financières visées à l'article 26.

§ 3 En vue de l'exercice du droit de vote et du droit d'objection prévu à l'article 35, §§ 2 et 4, l'organisation régionale dispose d'un nombre de voix égal à celui de ses membres qui sont

§ 4 In the event of opposition from at least five Member States within the period provided for in § 3, the application for accession shall be submitted to the General Assembly for decision.

§ 5 Subject to Article 42, any accession to the Convention may only relate to the Convention in its version in force at the time when the accession takes effect.

Article 38
Accession of regional economic integration organisations

§ 1 Accession to the Convention shall be open to regional economic integration organisations which have competence to adopt their own legislation binding on their Member States, in respect of the matters covered by this Convention and of which one or more Member States are members. The conditions of that accession shall be defined in an agreement concluded between the Organisation and the regional organisation.

§ 2 The regional organisation may exercise the rights enjoyed by its members by virtue of the Convention to the extent that they cover matters for which it is competent. This applies also to the obligations imposed on the Member States pursuant to the Convention, with the exception of the financial obligations referred to in Article 26.

§ 3 For the purposes of the exercise of the right to vote and the right to object provided for in Article 35 §§ 2 and 4, the regional organisation shall enjoy the number of votes equal to

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

§ 5 Om inte annat följer av artikel 42, kan en sådan anslutning till fördraget endast avse fördraget i den version som är i kraft när anslutningen blir gällande.

Artikel 38
Anslutning av regionala organisationer för ekonomisk integration

§ 1 Fördraget skall vara öppet för anslutning av regionala organisationer för ekonomisk integration med behörighet att i de frågor som omfattas av detta fördrag anta sin egen lagstiftning som är bindande för deras medlemmar och i vilka en eller flera medlemsstater är medlemmar. Villkoren för denna anslutning skall anges i ett avtal mellan OTIF och den regionala organisationen.

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

§ 3 För att utöva rösträtten och rätten att göra invändningar enligt artikel 35 §§ 2 och 4 skall den regionala organisationen förfoga över ett lika stort antal röster som det antal av dess

également Etats membres de l'Organisation. Ces derniers ne peuvent exercer leurs droits, notamment de vote, que dans la mesure admise au § 2. L'organisation régionale ne dispose pas de droit de vote en ce qui concerne le Titre IV.

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

Article 39
Membres associés

§ 1 Tout Etat sur le territoire duquel est exploitée une infrastructure ferroviaire peut devenir membre associé de l'Organisation. L'article 37, §§ 2 à 5 s'applique par analogie.

§ 2 Un membre associé peut participer aux travaux des organes mentionnés à l'article 13, § 1, lettres a) et c) à f) uniquement avec voix consultative. Un membre associé ne peut pas être désigné comme membre du Comité administratif. Il contribue aux dépenses de l'Organisation avec 0,25 pour cent des contributions (article 26, § 3).

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

Article 40
Suspension de la qualité de membre

§ 1 Un Etat membre peut demander, sans dénoncer la Convention, une suspension de sa qualité de membre de l'Organisation, lorsque plus aucun trafic international ferroviaire n'est effectué sur son territoire pour des raisons non imputables à cet Etat membre.

those of its members which are also Member States of the Organisation. The latter may only exercise their rights, in particular their right to vote, to the extent allowed by § 2. The regional organisation shall not enjoy the right to vote in respect of Title IV.

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

Article 39
Associate Members

§ 1 Any State on whose territory railway infrastructure is operated may become an Associate Member of the Organisation. Article 37 §§ 2 to 5 shall apply mutatis mutandis.

§ 2 An Associate Member may participate in the work of the organs mentioned in Article 13 § 1, letters a) and c) to f) only in an advisory capacity. An Associate Member may not be designated as a member of the Administrative Committee. It shall contribute to the expenditure of the Organisation with 0.25 per cent of the contributions (Article 26 § 3).

§ 3 Article 41 shall apply mutatis mutandis to the termination of the association.

Article 40
Suspension of membership

§ 1 A Member State may request, without denouncing the Convention, a suspension of its membership of the Organisation, when international rail traffic is no longer carried out on its territory for reasons not attributable to that Member State.

medlemmar som även är medlemmar i organisationen. De sistnämnda får endast utöva sina rättigheter, särskilt rösträtten, i den mån det är tillåtet enligt § 2. Den regionala organisationen skall inte ha rösträtt i fråga om avdelning IV.

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

Artikel 39
Associerade medlemmar

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

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

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

Artikel 40
Avbrott i medlemskap

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

§ 2 Le Comité administratif décide d'une demande de suspension de la qualité de membre. La demande doit être formulée auprès du Secrétaire général au plus tard trois mois avant une session du Comité.

§ 3 La suspension de la qualité de membre entre en vigueur le premier jour du mois suivant le jour de la notification du Secrétaire général aux Etats membres de la décision du Comité administratif. La suspension de la qualité de membre prend fin avec la notification par l'Etat membre de la reprise du trafic international ferroviaire sur son territoire. Le Secrétaire général le notifie, sans délai, aux autres Etats membres.

§ 4 La suspension de la qualité de membre a pour conséquence :

- a) d'exonérer l'Etat membre de son obligation de contribuer au financement des dépenses de l'Organisation;
- b) de suspendre le droit de vote dans les organes de l'Organisation;
- c) de suspendre le droit d'objection en vertu de l'article 34, §§ 2 et 3, et de l'article 35, §§ 2 et 4.

*Article 41
Dénonciation de la Convention*

§ 1 La Convention peut, à tout moment, être dénoncée.

§ 2 Tout Etat membre qui désire procéder à une dénonciation en avise le dépositaire. La dénonciation prend effet le 31 décembre de l'année suivante.

§ 2 The Administrative Committee shall take a decision about a request for suspension of membership. The request must be lodged with the Secretary General at least three months before a session of the Committee.

§ 3 The suspension of membership shall enter into force on the first day of the month following the notification by the Secretary General of the decision of the Administrative Committee. The suspension of membership shall terminate with the notification by the Member State that international rail traffic on its territory is restored. The Secretary General shall, without delay, give notice of it to the other Member States.

§ 4 Suspension of membership shall have as a consequence :

- a) to free the Member State from its obligation to contribute to the financing of the expenses of the Organisation;
- b) to suspend the right to vote in the organs of the Organisation;
- c) to suspend the right to object pursuant to Article 34 §§ 2 and 3 and Article 35 §§ 2 and 4.

*Article 41
Denunciation of the Convention*

§ 1 The Convention may be denounced at any time.

§ 2 Any Member State which wishes to denounce the Convention shall so inform the Depositary. The denunciation shall take effect on 31 December of the following year.

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

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

§ 4 Avbrott i medlemskapet skall medföra att

- a) medlemsstaten befrias från sin skyldighet att bidra till finansieringen av organisationens utgifter,
- b) rösträtten i organisationens organ dras in,
- c) rätten att göra invändning enligt artikel 34 §§ 2 och 3 och artikel 35 §§ 2 och 4 dras in.

*Artikel 41
Uppsägning av fördraget*

§ 1 Fördraget kan när som helst sägas upp.

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

*Article 42**Déclarations et réserves à la Convention*

§1 Chaque Etat membre peut déclarer, à tout moment, qu'il n'appliquera pas dans leur intégralité certains Appendices à la Convention. En outre, des réserves ainsi que des déclarations de ne pas appliquer certaines dispositions de la Convention proprement dite ou de ses Appendices ne sont admises que si de telles réserves et déclarations sont expressément prévues par les dispositions elles-mêmes.

§2 Les réserves ou les déclarations sont adressées au dépositaire. Elles prennent effet au moment où la Convention entre en vigueur pour l'Etat concerné. Toute déclaration faite après cette entrée en vigueur prend effet le 31 décembre de l'année qui suit cette déclaration. Le dépositaire en informe les Etats membres.

*Article 43**Dissolution de l'Organisation*

§1 L'Assemblée générale peut décider de la dissolution de l'Organisation et du transfert éventuel de ses attributions à une autre organisation intergouvernementale en fixant, le cas échéant, les conditions de ce transfert avec cette organisation.

§2 En cas de dissolution de l'Organisation, ses biens et avoirs sont attribués aux Etats membres ayant été membres de l'Organisation, sans interruption, durant les cinq dernières années civiles précédant celle de la décision en vertu du § 1, ceci proportionnellement au taux

*Article 42**Declarations and reservations to the Convention*

§1 Any Member State may declare, at any time, that it will not apply in their entirety certain Appendices to the Convention. Furthermore, reservations as well as declarations not to apply certain provisions of the Convention itself or of its Appendices shall only be allowed if such reservations and declarations are expressly provided for by the provisions themselves.

§2 The reservations and declarations shall be addressed to the Depositary. They shall take effect at the moment the Convention enters into force for the State concerned. Any declaration made after that entry into force shall take effect on 31 December of the year following the declaration. The Depositary shall give notice of this to the Member States.

*Article 43**Dissolution of the Organisation*

§1 The General Assembly may decide upon a dissolution of the Organisation and the possible transfer of its attributions to another intergovernmental organisation laying down, where appropriate, with that organisation the conditions of this transfer.

§2 In the case of the dissolution of the Organisation, its assets shall be distributed between the Member States which have been members of the Organisation, without interruption, during the last five calendar years preceding that of the decision pursuant to § 1, this in proportion to the average

*Artikel 42**Förklaringar och förbehåll som rör fördraget*

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

§2 Förbehållen eller förklaringarna skall skickas till deponarierna. De blir gällande när fördraget träder i kraft för den berörda medlemsstaten. En förklaring som görs efter ikraftträdandet blir gällande den 31 december året efter det år då förklaringen gjordes. Deponarierna skall underrätta medlemsstaterna om detta.

*Artikel 43**Organisationens avveckling*

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

§2 Vid avveckling av organisationen skall dess tillgångar fördelas på de medlemsstater som har varit medlemmar i organisationen utan avbrott under de senaste fem kalenderåren före det år då beslutet fattades enligt § 1; fördelningen skall ske i proportion till den

moyen du pourcentage auquel ils ont contribué aux dépenses de l'Organisation durant ces cinq années précédentes.

percentage rate at which they have contributed to the expenses of the Organisation during these five preceding years.

genomsnittliga procentsats med vilken medlemsstaterna har bidragit till organisationens utgifter under dessa fem föregående år.

Article 44
Disposition transitoire

Dans les cas prévus à l'article 34, § 7, à l'article 35, § 4, à l'article 41, § 1 et à l'article 42, le droit en vigueur au moment de la conclusion des contrats soumis aux Règles uniformes CIV, aux Règles uniformes CIM, aux Règles uniformes CUV ou aux Règles uniformes CUI reste applicable aux contrats existants.

Article 44
Transitional provision

In the cases provided for in Article 34 § 7, Article 35 § 4, Article 41 § 1 and Article 42 the law in force at the time of the conclusion of contracts subject to the CIV Uniform Rules, the CIM Uniform Rules, the CUV Uniform Rules or the CUI Uniform Rules shall remain applicable to existing contracts.

Artikel 44
Övergångsbestämmelse

I de fall som anges i artikel 34 § 7, artikel 35 § 4, artikel 41 § 1 och artikel 42 skall de bestämmelser som var i kraft vid tidpunkten för ingåendet av de avtal som omfattas av de enhetliga rättsreglerna CIV, de enhetliga rättsreglerna CIM, de enhetliga rättsreglerna CUV eller de enhetliga rättsreglerna CUI fortsätta att gälla för befintliga avtal.

Article 45
Textes de la Convention

§ 1 La Convention est rédigée en langues française, allemande et anglaise. En cas de divergence, seul le texte français fait foi.

Article 45
Texts of the Convention

§ 1 The Convention shall be expressed in the English, French and German languages. In case of divergence, the French text shall prevail.

Artikel 45
Fördragstexter

§ 1 Fördraget skall upprättas på franska, engelska och tyska. Vid skiljaktigheter skall endast den franska texten vara giltig.

§ 2 Sur proposition de l'un des Etats concernés, l'Organisation publie des traductions officielles de la Convention dans d'autres langues, dans la mesure où l'une de ces langues est une langue officielle sur le territoire d'au moins deux Etats membres. Ces traductions sont élaborées en coopération avec les services compétents des Etats membres concernés.

§ 2 On a proposal of one of the States concerned, the Organisation shall publish an official translation of the Convention into other languages, in so far as one of these languages is an official language on the territory of at least two Member States. These translations shall be prepared in cooperation with the competent services of the Member States concerned.

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

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

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

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

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

- | | | |
|--|--|--|
| • Article 13
Traitement des propres
ressortissants | • Article 13
Treatment of own nationals | • Artikel 13
Behandling av egna med-
borgare |
| • Article 14
Accords complémentaires | • Article 14
Complementary agreements | • Artikel 14
Tilläggsavtal |

*Article premier**Immunité de juridiction, d'exécution et de saisie*

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

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

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

*Article 1**Immunity from jurisdiction, execution and seizure*

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

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

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

*Artikel 1**Immunitet mot rättsliga förfaranden, verkställighet och utmätning*

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

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

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

*Article 2**Protection contre l'expropriation*

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

*Article 2**Safeguards against expropriation*

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

*Artikel 2**Skydd mot expropriation*

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

*Article 3**Exonération d'impôts*

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

*Article 3**Exemption from taxes*

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

*Artikel 3**Skattebefrielse*

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

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

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

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

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

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

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

*Article 4**Exonération de droits et taxes*

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

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

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

*Article 5**Activités officielles*

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

*Article 6**Transactions monétaires*

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

*Article 4**Exemption from duties and taxes*

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

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

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

*Article 5**Official activities*

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

*Article 6**Monetary transactions*

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

*Artikel 4**Befrielse från tullar och avgifter*

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

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

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

*Artikel 5**Officiell verksamhet*

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

*Artikel 6**Penningtransaktioner*

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

*Article 7
Communications*

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 inter-nationales comparables.

*Article 8
Privileges et immunités des
représentants des Etats*

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

- a) immunité de juridiction, même après la fin de leur mission, pour les actes, y compris leurs paroles et écrits, accomplis par eux dans l'exercice de leurs fonctions; cette immunité ne joue cependant pas en cas de dommages résultant d'un accident causé par un véhicule 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 relative à ce moyen de transport;
- b) immunité d'arrestation et de détention préventive, sauf en cas de flagrant délit;

*Article 7
Communications*

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

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

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

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

*Artikel 7
Meddelanden*

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

*Artikel 8
Privilegier och immunitet för
medlemsstaternas företrädare*

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

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

- | | | |
|--|---|--|
| <p>c) immunité de saisie de leurs bagages personnels, sauf en cas de flagrant délit;</p> <p>d) inviolabilité de tous leurs papiers et documents officiels;</p> <p>e) exemption pour eux-mêmes et pour leurs conjoints de toute mesure limitant l'entrée et de toutes formalités d'enregistrement des étrangers;</p> <p>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.</p> | <p>c) immunity from seizure of their personal luggage save when apprehended flagrante delicto;</p> <p>d) inviolability for all their official papers and documents;</p> <p>e) exemption for themselves and their spouses from all measures restricting entry and from all aliens' registration formalities;</p> <p>f) the same facilities regarding currency and exchange control as those accorded to representatives of foreign Governments on temporary official missions.</p> | <p>c) immunitet mot beslag av personligt bagage, utom om de anträffas på bar gärning med brott,</p> <p>d) okränkbarhet för alla handlingar och dokument som rör deras uppdrag,</p> <p>e) undantag för sig själva och sin make eller maka från inreserestriktioner och anmälningsplikt för utläningar,</p> <p>f) samma lättnader med avseende på valuta- och växlingsrestriktioner som medges företrädare för en utländsk regering på tillfälligt officiellt uppdrag.</p> |
|--|---|--|

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

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

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

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

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

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

*Artikel 9**Privilegier och immunitet för organisationens anställda*

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

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

- | | | |
|---|--|--|
| <p>de l'Organisation;</p> <p>b) inviolabilité de tous leurs papiers et documents officiels;</p> <p>c) mêmes exceptions aux dispositions limitant l'immigration et réglant l'enregistrement des étrangers que celles généralement accordées aux membres du personnel des organisations internationales; les membres de leur famille faisant partie de leur ménage jouissent des mêmes facilités;</p> <p>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;</p> <p>e) en ce qui concerne les réglementations de change, mêmes privilèges que ceux généralement accordés aux membres du personnel des organisations internationales;</p> <p>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 accordées aux membres du personnel des</p> | <p>the Organisation;</p> <p>b) inviolability for all their official papers and documents;</p> <p>c) the same exemptions from measures restricting immigration and governing aliens' registration as are normally accorded to members of staff of international organisations; members of their families forming part of their households shall enjoy the same facilities;</p> <p>d) exemption from national income tax, subject to the introduction for the benefit of the Organisation of an internal tax on salaries, wages and other emoluments paid by the Organisation; nevertheless the Member States may take these salaries, wages and emoluments into account for the purpose of assessing the amount of tax to be charged on income from other sources; Member States shall not be obliged to apply this exemption from tax to payments, retirement pensions and survivor's pensions paid by the Organisation to its former members of staff or their assigns;</p> <p>e) in respect of exchange control, the same privileges as are normally accorded to staff members of international organisations;</p> <p>f) in a time of international crisis, the same repatriation facilities for themselves and members of their families forming part of their households as are normally accorded to members of the staff of international</p> | <p>nisationen har upphört, okränkbarhet för alla handlingar och dokument som rör deras tjänst,</p> <p>c) samma undantag från bestämmelser om inrese-restriktioner och anmälningsplikt för utlänningar som vanligen medges internationella organisationers anställda; familjemedlemmar som ingår i hushållet skall åtnjuta samma lättnader,</p> <p>d) befrielse från nationell inkomstskatt, under förutsättning att en intern skatt till förmån för organisationen tas ut på löner och arvoden som betalas av organisationen; medlemsstaterna har dock rätt att ta hänsyn till dessa löner och arvoden vid beräkningen av det skattebelopp som tas ut på inkomster från andra källor; medlemsstaterna är inte skyldiga att tillämpa denna skattebefrielse på ersättningar, pensioner och livräntor som organisationen betalar till sina tidigare anställda eller dessas för-
månstagare,</p> <p>e) i fråga om växling av valuta, samma privilegier som vanligen medges internationella organisationers personal,</p> <p>f) samma lättnader för sig själva och familjemedlemmar som tillhör deras hushåll för repatriering vid internationella kriser som vanligen medges anställda vid internationella organisationer.</p> |
|---|--|--|

organisations inter- organisations.
nationales.

Article 10
Privilèges et immunités des experts

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

- a) immunité de juridiction pour les actes, y compris leurs paroles et écrits, accomplis par eux dans l'exercice de leurs fonctions; cette immunité ne joue cependant pas en cas de dommages résultant d'un accident causé par un véhicule automoteur ou tout autre moyen de transport appartenant à un expert ou conduit par lui ou en cas d'infraction à la réglementation de la circulation relative à ce moyen de transport; les experts continuent de bénéficier de cette immunité même après la cessation de leurs fonctions auprès de l'Organisation;
- b) inviolabilité de tous leurs papiers et documents officiels;
- c) facilités de change nécessaires au transfert de leur rémunération;
- d) mêmes facilités, en ce qui concerne leurs bagages personnels, que celles accordées aux agents des Gouvernements étrangers en mission officielle temporaire.

Article 10
Privileges and immunities of experts

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

- a) immunity from jurisdiction in respect of acts, including words spoken and written, done by them in the exercise of their functions; such immunity shall not apply, however, in the case of loss or damage arising from an accident caused by a motor vehicle or any other means of transport belonging to or driven by an expert, nor in the case of a traffic offence involving such a means of transport; experts shall continue to enjoy such immunity even after they have ceased to exercise their functions in relation to the Organisation;
- b) inviolability for all their official papers and documents;
- c) the exchange control facilities necessary for the transfer of their remuneration;
- d) the same facilities, in respect of their personal luggage, as are accorded to agents of foreign Governments on temporary official missions.

Artikel 10
Privilegier och immunitet för sakkunniga

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

- a) Immunitet mot rättsliga förfaranden som avser gärningar, inbegripet muntliga och skriftliga uttalanden, som de har begått vid fullgörandet av sina uppgifter eller uppdrag; denna immunitet skall dock inte gälla vid skada till följd av en olycka som har orsakats av ett motorfordon eller något annat transportmedel som tillhör en sakkunnig eller har framförts av honom och inte heller vid trafikbrott där ett sådant transportmedel är inblandat; de sakkunniga skall åtnjuta denna immunitet även efter det att de har upphört att utföra uppgifter för organisationens räkning,
- b) okränkbarhet för alla handlingar och dokument som rör deras uppdrag,
- c) de lättnader från växlingsrestriktioner som erfordras för överföring av deras arvoden,
- d) samma lättnader i fråga om deras personliga resgods som medges företrädare för en utländsk regering på ett tillfälligt officiellt uppdrag.

*Article 11**But des privilèges et immunités accordés*

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

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

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

*Article 12**Prévention d'abus*

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

§ 2 L'Organisation coopère en tout temps avec les autorités compétentes des Etats membres en vue de faciliter une bonne administration de la justice, d'assurer le respect des lois et

*Article 11**Purpose of privileges and immunities accorded*

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

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

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

*Article 12**Prevention of abuse*

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

§ 2 The Organisation shall cooperate at all times with the competent authorities of the Member States in order to facilitate the proper administration of justice, to ensure the observance

*Artikel 11**Syftet med privilegier och immunitet som beviljas*

§ 1 De privilegier och den immunitet som anges i detta protokoll har tillkommit utslutande 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 immuniteten i alla de fall då den kan hindra rättvisans behöriga gång och då den kan hävas utan att det därigenom uppkommer hinder mot att de ändamål uppnås för vilka den har beviljats.

§ 2 Behöriga myndigheter enligt § 1 är

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

*Artikel 12**Förbindrande av missbruk*

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

§ 2 Organisationen skall alltid samarbeta med behöriga myndigheter i medlemsstaterna för att underlätta god rättskipning, för att se till att lagar och bestämmelser i de berörda med-

prescriptions des Etats membres concernés et d'empêcher tout abus auquel pourraient donner lieu les privilèges et immunités prévus dans le présent Protocole.

Article 13
Traitement des propres ressortissants

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

- a) à l'article 8, à l'exception de la lettre d),
 - b) à l'article 9, à l'exception des lettres a), b) et d),
 - c) à l'article 10, à l'exception des lettres a) et b)
- à ses propres ressortissants ou aux personnes qui ont leur résidence permanente dans cet Etat.

Article 14
Accords complémentaires

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

of the laws and prescriptions of the Member States concerned and to prevent any abuse which might arise out of the privileges and immunities provided for in this Protocol.

Article 13
Treatment of own nationals

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

- a) Article 8, excluding letter d),
 - b) Article 9, excluding letters a), b) and d),
 - c) Article 10, excluding letters a) and b),
- to its own nationals or to persons who have their permanent residence in that State.

Article 14
Complementary agreements

The Organisation may conclude with one or more Member States complementary agreements to give effect to this Protocol as regards such Member State or Member States, and other agreements to ensure the proper functioning of the Organisation.

lemsstaterna iakttas och för att hindra missbruk av de privilegier och den immunitet som anges i detta protokoll.

Artikel 13
Behandling av egna medborgare

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

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

Artikel 14
Tilläggsavtal

Organisationen får sluta tilläggsavtal med en eller flera medlemsstater om tillämpningen av bestämmelserna i detta protokoll när det gäller denna medlemsstat eller dessa medlemsstater, och även andra avtal för att säkerställa att organisationens verksamhet bedrivs på ett effektivt sätt.

Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs (CIV, appendice A à la Convention)

Uniform Rules concerning the Contract of International Carriage of Passengers by Rail (CIV, appendix A to the Convention)

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

<i>Titre premier</i> <i>Généralités</i>	<i>Title I</i> <i>General Provisions</i>	<i>Avdelning I</i> <i>Allmänna bestämmelser</i>
<ul style="list-style-type: none"> • Article premier Champ d'application • Article 2 Déclaration relative à la responsabilité en cas de mort et de blessures de voyageurs • Article 3 Définitions • Article 4 Déroations • Article 5 Droit contraignant 	<ul style="list-style-type: none"> • Article 1 Scope • Article 2 Declaration concerning liability in case of death of, or personal injury to, passengers • Article 3 Definitions • Article 4 Derogations • Article 5 Mandatory law 	<ul style="list-style-type: none"> • Artikel 1 Tillämpningsområde • Artikel 2 Förklaring om ansvarighet i fall då resande dödas eller skadas • Artikel 3 Definitioner • Artikel 4 Avvikelser • Artikel 5 Tvingande rätt
<i>Titre II</i> <i>Conclusion et exécution du contrat de transport</i>	<i>Title II</i> <i>Conclusion and Performance of the Contract of Carriage</i>	<i>Avdelning II</i> <i>Ingående och fullgörande av transportavtalet</i>
<ul style="list-style-type: none"> • Article 6 Contrat de transport • Article 7 Titre de transport • Article 8 Paiement et remboursement du prix de transport • Article 9 Droit au transport. Exclusion du transport • Article 10 Accomplissement des formalités administratives • Article 11 Suppression et retard d'un train. Correspondance manqué 	<ul style="list-style-type: none"> • Article 6 Contract of carriage • Article 7 Ticket • Article 8 Payment and refund of the carriage charge • Article 9 Right to be carried. Exclusion from carriage • Article 10 Completion of administrative formalities • Article 11 Cancellation and late running of trains. Missed connections 	<ul style="list-style-type: none"> • Artikel 6 Transportavtal • Artikel 7 Biljett • Artikel 8 Betaling och återbetalning av transportavgift • Artikel 9 Rätt till transport. Förlust av rätten till transport • Artikel 10 Fullgörande av förvaltningsmyndigheters föreskrifter • Artikel 11 Tåginställelse och tågförse-ning. Utebliven tåganslutning

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

Chapitre I
Dispositions communes

- Article 12
Objets et animaux admis
- Article 13
Vérification
- Article 14
Accomplissement des formalités administratives

Chapitre II
Colis à main et animaux

- Article 15
Surveillance

Chapitre III
Bagages

- Article 16
Expédition des bagages
- Article 17
Bulletin de bagages
- Article 18
Enregistrement et transport
- Article 19
Paiement du prix pour le transport des bagages
- Article 20
Marquage des bagages
- Article 21
Droit de disposer des bagages
- Article 22
Livraison

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

Chapter I
Common Provisions

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

Chapter II
Hand Luggage and Animals

- Article 15
Supervision

Chapter III
Registered Luggage

- Article 16
Consignment of registered luggage
- Article 17
Luggage registration voucher
- Article 18
Registration and carriage
- Article 19
Payment of charges for the carriage of registered luggage
- Article 20
Marking of registered luggage
- Article 21
Right to dispose of registered luggage
- Article 22
Delivery

Avdelning III
Transport av handresgods, djur,
inskrivet resgods och fordon

Kapitel I
Allmänna bestämmelser

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

Kapitel II
Handresgods och djur

- Artikel 15
Uppsikt

Kapitel III
Inskrivet resgods

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

Chapitre IV
Véhicules

- Article 23
Conditions de transport
- Article 24
Bulletin de transport
- Article 25
Droit applicable

Titre IV
*Responsabilité du transporteur**Chapitre I*
Responsabilité en cas de mort et de blessures de voyageurs

- Article 26
Fondement de la responsabilité
- Article 27
Dommages-intérêts en cas de mort
- Article 28
Dommages-intérêts en cas de blessures
- Article 29
Réparation d'autres préjudices corporels
- Article 30
Forme et montant des dommages-intérêts en cas de mort et de blessures
- Article 31
Autres moyens de transport

Chapitre II
Responsabilité en cas d'inobservation de l'horaire

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

Chapter IV
Vehicles

- Article 23
Conditions of carriage
- Article 24
Carriage voucher
- Article 25
Applicable law

Title IV
*Liability of the Carrier**Chapter I*
Liability in case of Death of, or Personal Injury to, Passengers

- Article 26
Basis of liability
- Article 27
Damages in case of death
- Article 28
Damages in case of personal injury
- Article 29
Compensation for other bodily harm
- Article 30
Form and amount of damages in case of death and personal injury
- Article 31
Other modes of transport

Chapter II
Liability in case of Failure to Keep to the Timetable

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

Kapitel IV
Fordon

- Artikel 23
Villkor för transport
- Artikel 24
Transportdokument
- Artikel 25
Tillämplig rätt

Avdelning IV
*Transportörens ansvar**Kapitel I*
Ansvar i fall då resande dödas eller skadas

- Artikel 26
Förutsättningar för ansvar
- Artikel 27
Ersättning vid dödsfall
- Artikel 28
Ersättning vid personskada
- Artikel 29
Ersättning vid annan personskada
- Artikel 30
Ersättningens form och storlek vid dödsfall eller personskada
- Artikel 31
Andra transportmedel

Kapitel II
Ansvar när tidtabellen inte hålls

- Artikel 32
Ansvar vid tåginställelse, tågförseening eller utebliven tåganslutning

Chapitre III
Responsabilité pour les colis à main, les animaux, les bagages et les véhicules

Section 1
Colis à main et animaux

- Article 33
Responsabilité
- Article 34
Limitation des dommages-intérêts en cas de perte ou d'avarie d'objets
- Article 35
Exonération de responsabilité

Section 2
Bagages

- Article 36
Fondement de la responsabilité
- Article 37
Charge de la preuve
- Article 38
Transporteurs subséquents
- Article 39
Transporteur substitué
- Article 40
Présomption de perte
- Article 41
Indemnité en cas de perte
- Article 42
Indemnité en cas d'avarie
- Article 43
Indemnité en cas de retard à la livraison

Section 3
Véhicules

- Article 44
Indemnité en cas de retard
- Article 45
Indemnité en cas de perte

Chapter III
Liability in respect of Hand Luggage, Animals, Registered Luggage and Vehicles

Section 1
Hand luggage and animals

- Article 33
Liability
- Article 34
Limit of damages in case of loss of or damage to articles
- Article 35
Exclusion of liability

Section 2
Registered luggage

- Article 36
Basis of liability
- Article 37
Burden of proof
- Article 38
Successive carriers
- Article 39
Substitute carrier
- Article 40
Presumption of loss
- Article 41
Compensation for loss
- Article 42
Compensation for damage
- Article 43
Compensation for delay in delivery

Section 3
Vehicles

- Article 44
Compensation for delay
- Article 45
Compensation for loss

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

Avsnitt 1
Handresgods och djur

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

Avsnitt 2
Inskrivet resgods

- Artikel 36
Förutsättningar för ansvar
- Artikel 37
Bevisskyldighet
- Artikel 38
Efterföljande transportörer
- Artikel 39
Faktisk transportör
- Artikel 40
Antagande att resgods gått förlorat
- Artikel 41
Ersättning vid förlust
- Artikel 42
Ersättning vid skada
- Artikel 43
Ersättning vid dröjsmål med utlämningen

Avsnitt 3
Fordon

- Artikel 44
Ersättning vid försening
- Artikel 45
Ersättning vid förlust

- Article 46
Responsabilité en ce qui concerne d'autres objets
- Article 47
Droit applicable

Chapitre IV
Dispositions communes

- Article 48
Déchéance du droit d'invoquer les limites de responsabilité
- Article 49
Conversion et intérêts
- Article 50
Responsabilité en cas d'accident nucléaire
- Article 51
Personnes dont répond le transporteur
- Article 52
Autres actions

Titre V
Responsabilité du voyageur

- Article 53
Principes particuliers de responsabilité

Titre VI
Exercice des droits

- Article 54
Constataion de perte partielle ou d'avarie
- Article 55
Réclamations
- Article 56
Transporteurs qui peuvent être actionnés
- Article 57
For
- Article 58
Extinction de l'action en cas de mort et de blessures

- Article 46
Liability in respect of other articles
- Article 47
Applicable law

Chapter IV
Common Provisions

- Article 48
Loss of right to invoke the limits of liability
- Article 49
Conversion and interest
- Article 50
Liability in case of nuclear incidents
- Article 51
Persons for whom the carrier is liable
- Article 52
Other actions

Title V
Liability of the Passenger

- Article 53
Special principles of liability

Title VI
Assertion of Rights

- Article 54
Ascertainment of partial loss or damage
- Article 55
Claims
- Article 56
Carriers against whom an action may be brought
- Article 57
Forum
- Article 58
Extinction of right of action in case of death or personal injury

- Artikel 46
Ansvar i fråga om andra föremål
- Artikel 47
Tillämplig rätt

Kapitel IV
Allmänna bestämmelser

- Artikel 48
Förlust av rätten att åberopa begränsning av skadeståndsansvar
- Artikel 49
Omräkning och ränta
- Artikel 50
Ansvar vid atomolycka
- Artikel 51
Personer som transportören ansvarar för
- Artikel 52
Andra grunder för anspråk

Avdelning V
Den resandes ansvar

- Artikel 53
Särskilda principer för ansvar

Avdelning VI
Framställande av anspråk

- Artikel 54
Fastställelse av att föremål har skadats eller delvis gått förlorat
- Artikel 55
Anspråk
- Artikel 56
Transportörer mot vilka talan får föras
- Artikel 57
Behörig domstol
- Artikel 58
Förlust av rätten att föra talan vid dödsfall eller personskada

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

- Article 60
Prescription

Titre VII
Rapports des transporteurs entre eux

- Article 61
Partage du prix de transport

- Article 62
Droit de recours

- Article 63
Procédure de recours

- Article 64
Accords au sujet des recours

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

- Article 60
Limitation of actions

Title VII
Relations between Carriers

- Article 61
Apportionment of the carriage charge

- Article 62
Right of recourse

- Article 63
Procedure for recourse

- Article 64
Agreements concerning recourse

- Artikel 59
Förlust av rätten att föra talan i fråga om resgods

- Artikel 60
Preskription

Avdelning VII
Transportörernas inbördes förhållanden

- Artikel 61
Fördelning av transportavgiften

- Artikel 62
Rätt till återkrav

- Artikel 63
Förfarandet i mål om återkrav

- Artikel 64
Överenskommelser i fråga om återkrav

Titre premier
Généralités

Article premier
Champ d'application

§ 1 Les présentes Règles uniformes s'appliquent à tout contrat de transport ferroviaire de voyageurs à titre onéreux ou gratuit, lorsque le lieu de départ et de destination sont situés dans deux Etats membres différents. Il en est ainsi quels que soient le domicile ou le siège et la nationalité des parties au contrat de transport.

§ 2 Lorsqu'un transport international faisant l'objet d'un contrat unique inclut, en complément au transport transfrontalier ferroviaire, un transport par route ou par voie de navigation intérieure en trafic intérieur d'un Etat membre, les présentes Règles uniformes s'appliquent.

§ 3 Lorsqu'un transport international faisant l'objet d'un contrat unique inclut, en complément au transport ferroviaire, un transport maritime ou un transport transfrontalier par voie de navigation intérieure, les présentes Règles uniformes s'appliquent si le transport maritime ou le transport par voie de navigation intérieure est effectué sur des lignes inscrites sur la liste des lignes prévue à l'article 24, § 1 de la Convention.

§ 4 Les présentes Règles uniformes s'appliquent également, en ce qui concerne la responsabilité du transporteur en cas de mort et de blessures de voyageurs, aux personnes qui accompagnent un envoi dont le transport est effectué conformément aux Règles uniformes CIM.

Title I
General Provisions

Article 1
Scope

§ 1 These Uniform Rules shall apply to every contract of carriage of passengers by rail for reward or free of charge, when the place of departure and the place of destination are situated in two different Member States, irrespective of the domicile or the place of business and the nationality of the parties to the contract of carriage.

§ 2 When international carriage being the subject of a single contract includes carriage by road or inland waterway in internal traffic of a Member State as a supplement to transfrontier carriage by rail, these Uniform Rules shall apply.

§ 3 When international carriage being the subject of a single contract of carriage includes carriage by sea or transfrontier carriage by inland waterway as a supplement to carriage by rail, these Uniform Rules shall apply if the carriage by sea or inland waterway is performed on services included in the lists of services provided for in Article 24 § 1 of the Convention.

§ 4 These Uniform Rules shall also apply, as far as the liability of the carrier in case of death of, or personal injury to, passengers is concerned, to persons accompanying a consignment whose carriage is effected in accordance with the CIM Uniform Rules.

Avdelning I
Allmänna bestämmelser

Artikel 1
Tillämpningsområde

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

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

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

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

§ 5 Les présentes Règles uniformes ne s'appliquent pas aux transports effectués entre gares situées sur le territoire d'Etats limitrophes, lorsque l'infrastructure de ces gares est gérée par un ou plusieurs gestionnaires d'infrastructure relevant d'un seul et même de ces Etats.

§ 6 Chaque Etat, Partie à une convention concernant le transport international ferroviaire direct de voyageurs et de nature comparable aux présentes Règles uniformes, peut, lorsqu'il adresse une demande d'adhésion à la Convention, déclarer qu'il n'appliquera ces Règles uniformes qu'aux transports effectués sur une partie de l'infrastructure ferroviaire située sur son territoire. Cette partie de l'infrastructure ferroviaire doit être définie précisément et être reliée à l'infrastructure ferroviaire d'un Etat membre. Lorsqu'un Etat a fait la déclaration susvisée, ces Règles uniformes ne s'appliquent qu'à la condition :

- a) que le lieu de départ ou de destination ainsi que l'itinéraire prévus dans le contrat de transport soient situés sur l'infrastructure désignée ou
- b) que l'infrastructure désignée relie l'infrastructure de deux Etats membres et qu'elle a été prévue dans le contrat de transport comme itinéraire pour un transport de transit.

§ 7 L'Etat qui a fait une déclaration conformément au § 6 peut y renoncer à tout moment en informant le dépositaire. Cette renonciation prend effet un mois après la date à laquelle le dépositaire en avise les Etats membres. La déclaration devient

§ 5 These Uniform Rules shall not apply to carriage performed between stations situated on the territory of neighbouring States, when the infrastructure of these stations is managed by one or more infrastructure managers subject to only one of those States.

§ 6 Any State which is a party to a convention concerning international through carriage of passengers by rail comparable with these Uniform Rules may, when it makes an application for accession to the Convention, declare that it will apply these Uniform Rules only to carriage performed on a part of the railway infrastructure situated on its territory. This part of the railway infrastructure must be precisely defined and connected to the railway infrastructure of a Member State. When a State has made the above-mentioned declaration, these Uniform Rules shall apply only on the condition

- a) that the place of departure or of destination, as well as the route designated in the contract of carriage, is situated on the specified infrastructure or
- b) that the specified infrastructure connects the infrastructure of two Member States and that it has been designated in the contract of carriage as a route for transit carriage.

§ 7 A State which has made a reservation in accordance with § 6 may withdraw it at any time by notification to the Depositary. This withdrawal shall take effect one month after the day on which the Depositary notifies it to the Member States.

§ 5 Dessa enhetliga rättsregler skall inte tillämpas på transporter mellan stationer som är belägna i angränsande stater, när stationernas infrastruktur förvaltas av en eller flera infrastrukturförvaltare som hör hemma i endast en av dessa stater.

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

- a) avreseplatsen eller bestämmelseplatsen samt den transportväg som anges i transportavtalet är belägna på den angivna infrastrukturen eller
- b) den angivna infrastrukturen förbinder två medlemsstaters infrastrukturer och har angivits i transportavtalet som en transportväg för transittrafik.

§ 7 En stat som har avgett en förklaring enligt § 6 får när som helst återta den genom meddelande till depositarien. Återtagandet blir gällande en månad efter den dag då depositarien underrättade medlemsstaterna om det. Förklaringen skall

sans effet, lorsque la convention visée au § 6, première phrase, cesse d'être en vigueur pour cet Etat.

Article 2

Déclaration relative à la responsabilité en cas de mort et de blessures de voyageurs

§ 1 Chaque Etat peut, à tout moment, déclarer qu'il n'appliquera pas aux voyageurs, victimes d'accidents survenus sur son territoire, l'ensemble des dispositions relatives à la responsabilité du transporteur en cas de mort et de blessures de voyageurs, lorsque ceux-ci sont ses ressortissants ou des personnes ayant leur résidence habituelle dans cet Etat.

§ 2 L'Etat qui a fait une déclaration conformément au § 1 peut y renoncer à tout moment en informant le dépositaire. Cette renonciation prend effet un mois après la date à laquelle le dépositaire en donne connaissance aux Etats membres.

Article 3

Définitions

Aux fins des présentes Règles uniformes, le terme :

- a) "transporteur" désigne le transporteur contractuel, avec lequel le voyageur a conclu le contrat de transport en vertu de ces Règles uniformes, ou un transporteur subséquent, qui est responsable sur la base de ce contrat;
- b) "transporteur substitué" désigne un transporteur, qui n'a pas conclu le contrat de transport avec le voyageur, mais à qui le transporteur visé à la lettre a) a confié, en tout ou en

The declaration shall cease to have effect when the convention referred to in § 6, first sentence, ceases to be in force for that State.

Article 2

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

§ 1 Any State may, at any time, declare that it will not apply to passengers involved in accidents occurring on its territory the whole of the provisions concerning the liability of the carrier in case of death of, or personal injury to, passengers, when such passengers are nationals of, or have their usual place of residence in, that State.

§ 2 A State which has made a declaration in accordance with § 1 may withdraw it at any time by notification to the Depositary. This withdrawal shall take effect one month after the day on which the Depositary notifies it to the Member States.

Article 3

Definitions

For purposes of these Uniform Rules, the term

- a) "carrier" means the contractual carrier with whom the passenger has concluded the contract of carriage pursuant to these Uniform Rules, or a successive carrier who is liable on the basis of this contract;
- b) "substitute carrier" means a carrier, who has not concluded the contract of carriage with the passenger, but to whom the carrier referred to in letter a) has entrusted, in whole or in

upphöra att gälla när den konvention som avses i § 6 första meningen upphör att vara i kraft för den staten.

Artikel 2

Förklaring om ansvar i fall då resande dödas eller skadas

§ 1 En stat får när som helst förklara att den, vid skador till följd av olyckor inom dess territorium, inte kommer att tillämpa samtliga de bestämmelser som gäller för transportörens ansvar då resande dödas eller skadas, om de resande är medborgare i den staten eller har sitt hemvist eller är stadigvarande bosatta där.

§ 2 En stat som har avgett en förklaring enligt § 1 får när som helst återta den genom meddelande till depositarien. Återtagandet blir gällande en månad efter den dag då depositarien underrättade medlemsstaterna om det.

Artikel 3

Definitioner

I dessa enhetliga rättsregler avses med

- a) transportör: den avtalsenliga transportör med vilken den resande slutit transportavtal enligt dessa enhetliga rättsregler eller den efterföljande transportör som är ansvarig på grundval av detta avtal,
- b) faktisk transportör: en transportör som inte har slutit transportavtal med den resande, men som den transportör som avses i a) helt eller delvis har anförtrött utförandet av järn-

- | | | |
|---|---|---|
| <p>partie, l'exécution du transport ferroviaire;</p> <p>c) "Conditions générales de transport" désigne les conditions du transporteur sous forme de conditions générales ou de tarifs légalement en vigueur dans chaque Etat membre et qui sont devenues, par la conclusion du contrat de transport, partie intégrante de celui-ci;</p> <p>d) "véhicule" désigne un véhicule automobile ou une remorque transportés à l'occasion d'un transport de voyageurs.</p> | <p>part, the performance of the carriage by rail;</p> <p>c) "General Conditions of Carriage" means the conditions of the carrier in the form of general conditions or tariffs legally in force in each Member State and which have become, by the conclusion of the contract of carriage, an integral part of it;</p> <p>d) "vehicle" means a motor vehicle or a trailer carried on the occasion of the carriage of passengers.</p> | <p>vägstransporten,</p> <p>c) allmänna transportvillkor: de villkor som gäller för transportören i form av allmänna villkor eller tariffer vilka har laga kraft i alla medlemsstater och blev en integrerad del av transportavtalet när detta ingicks,</p> <p>d) fordon: ett motorfordon eller släpfordon som transporteras i samband med transport av resande.</p> |
|---|---|---|

Article 4
Dérogations

§ 1 Les Etats membres peuvent conclure des accords qui prévoient des dérogations aux présentes Règles uniformes pour les transports effectués exclusivement entre deux gares situées de part et d'autre de la frontière, lorsqu'il n'y a pas d'autre gare entre elles.

§ 2 Pour les transports effectués entre deux Etats membres, transitant par un Etat non membre, les Etats concernés peuvent conclure des accords qui dérogent aux présentes Règles uniformes.

§ 3 Sous réserve d'autres dispositions de droit international public, deux ou plusieurs Etats membres peuvent fixer entre eux les conditions sous lesquelles les transporteurs sont soumis à l'obligation de transporter des voyageurs, des bagages, des animaux et des véhicules en trafic entre ces Etats.

§ 4 Les accords visés aux §§ 1 à 3 de même que leur mise en vigueur sont communiqués à

Article 4
Derogations

§ 1 The Member States may conclude agreements which provide for derogations from these Uniform Rules for carriage performed exclusively between two stations on either side of the frontier, when there is no other station between them.

§ 2 For carriage performed between two Member States, passing through a State which is not a Member State, the States concerned may conclude agreements which derogate from these Uniform Rules.

§ 3 Subject to other provisions of public international law, two or more Member States may set between themselves conditions under which carriers are subject to the obligation to carry passengers, luggage, animals and vehicles in traffic between those States.

§ 4 Agreements referred to in §§ 1 to 3 as well as their coming into force shall be notified to the

Artikel 4
Avvikelser

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

§ 2 När det gäller transporter som går mellan två medlemsstater genom en stat som inte är medlemsstat, får de berörda staterna sluta avtal som avviker från dessa enhetliga rättsregler.

§ 3 Om inte annat följer av andra bestämmelser i folkrätten får två eller flera medlemsstater sinsemellan fastställa villkor enligt vilka transportörer är skyldiga att transportera resande, resgods, djur och fordon mellan dessa stater.

§ 4 De avtal som avses i §§ 1–3 och ikraftträdandet av dessa avtal skall meddelas till Mellan-

l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires. Le Secrétaire général de l'Organisation en informe les Etats membres et les entreprises intéressées.

Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail. The Secretary General of the Organisation shall notify the Member States and interested undertakings of this.

statliga organisationen för internationell järnvägstrafik. Organisationen generalsekretärerare skall underrätta medlemsstaterna och de berörda företagen om detta.

Article 5
Droit contraignant

Sauf clause contraire dans les présentes Règles uniformes, est nulle et de nul effet toute stipulation qui, directement ou indirectement, dérogerait à ces Règles uniformes. La nullité de telles stipulations n'entraîne pas la nullité des autres dispositions du contrat de transport. Nonobstant cela, un transporteur peut assumer une responsabilité et des obligations plus lourdes que celles qui sont prévues par les présentes Règles uniformes.

Article 5
Mandatory law

Unless provided otherwise in these Uniform Rules, any stipulation which, directly or indirectly, would derogate from these Uniform Rules shall be null and void. The nullity of such a stipulation shall not involve the nullity of the other provisions of the contract of carriage. Nevertheless, a carrier may assume a liability greater and obligations more burdensome than those provided for in these Uniform Rules.

Artikel 5
Tvingande rätt

Om inte annat föreskrivs i dessa enhetliga rättsregler, skall varje bestämmelse som direkt eller indirekt avviker från dem vara ogiltig. En sådan bestämmelses ogiltighet skall inte medföra att övriga bestämmelser i transportavtalet blir ogiltiga. En transportör kan dock ta på sig större ansvar och förpliktelser än de som föreskrivs i dessa enhetliga rättsregler.

Titre II
Conclusion et exécution du contrat de transport

Article 6
Contrat de transport

§ 1 Par le contrat de transport, le transporteur s'engage à transporter le voyageur ainsi que, le cas échéant, des bagages et des véhicules au lieu de destination et à livrer les bagages et les véhicules au lieu de destination.

§ 2 Le contrat de transport doit être constaté par un ou plusieurs titres de transport remis au voyageur. Toutefois, sans préjudice de l'article 9, l'absence, l'irrégularité ou la perte du titre de transport n'affecte ni l'existence ni la validité du contrat qui reste soumis aux présentes Règles uniformes.

Title II
Conclusion and Performance of the Contract of Carriage

Article 6
Contract of carriage

§ 1 By the contract of carriage the carrier shall undertake to carry the passenger as well as, where appropriate, luggage and vehicles to the place of destination and to deliver the luggage and vehicles at the place of destination.

§ 2 The contract of carriage must be confirmed by one or more tickets issued to the passenger. However, subject to Article 9 the absence, irregularity or loss of the ticket shall not affect the existence or validity of the contract which shall remain subject to these Uniform Rules.

Avdelning II
Ingående och fullgörande av transportavtalet

Artikel 6
Transportavtal

§ 1 Genom transportavtalet förbinder sig transportören att transportera resande och i förekommande fall resogods och fordon till bestämmelseplatsen och att lämna ut resgodset och fordonen på bestämmelsestationen.

§ 2 Transportavtalet skall bekräftas genom en eller flera biljetter utfärdade till den resande. Om biljetten saknas, är felaktig eller har gått förlorad skall detta, om inte annat följer av artikel 9, dock inte påverka avtalets bestånd eller giltighet, utan det skall fortfarande lyda under dessa enhetliga rättsregler.

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

Article 7
Titre de transport

§ 1 Les Conditions générales de transport déterminent la forme et le contenu des titres de transport ainsi que la langue et les caractères dans lesquels ils doivent être imprimés et remplis.

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

- a) le transporteur ou les transporteurs;
- b) l'indication que le transport est soumis, nonobstant toute clause contraire, aux présentes Règles uniformes; cela peut se faire par le sigle CIV;
- c) toute autre indication nécessaire pour prouver la conclusion et le contenu du contrat de transport et permettant au voyageur de faire valoir les droits résultant de ce contrat.

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

Article 7
Ticket

§ 1 The General Conditions of Carriage shall determine the form and content of tickets as well as the language and characters in which they are to be printed and made out.

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

- a) the carrier or carriers;
- b) carriage is subject, notwithstanding any clause to the contrary, to these Uniform Rules; this may be indicated by the acronym CIV;
- c) a statement that the any other statement necessary to prove the conclusion and contents of the contract of carriage and enabling the passenger to assert the rights resulting from this contract.

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

Artikel 7
Biljett

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

§ 2 Biljetten skall innehålla åtminstone följande uppgifter:

- a) Transportören eller transportörerna.
- b) En uppgift om att dessa enhetliga rättsregler skall tillämpas på transporten, utan hinder av eventuella klausuler med motsatt innebörd. Detta får anges genom förkortningen CIV.
- c) Alla andra nödvändiga uppgifter som styrker ingäendet av och innehållet i transportavtalet och som gör det möjligt för den resande att hävda sina rättigheter enligt avtalet.

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

§ 4 Le titre de transport est cessible s'il n'est pas nominatif et si le voyage n'a pas commencé.

§ 5 Le titre de transport peut être établi sous forme d'enregistrement électronique des données, qui peuvent être transformées en signes d'écriture lisibles. Les procédés employés pour l'enregistrement et le traitement des données doivent être équivalents du point de vue fonctionnel, notamment en ce qui concerne la force probante du titre de transport représenté par ces données.

Article 8

Paiement et remboursement du prix de transport

§ 1 Sauf convention contraire entre le voyageur et le transporteur, le prix de transport est payable à l'avance.

§ 2 Les Conditions générales de transport déterminent dans quelles conditions un remboursement du prix de transport a lieu.

Article 9

Droit au transport. Exclusion du transport

§ 1 Dès le commencement du voyage, le voyageur doit être muni d'un titre de transport valable et doit le présenter lors du contrôle des titres de transport. Les Conditions générales de transport peuvent prévoir:

a) qu'un voyageur qui ne présente pas un titre de

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

§ 4 The ticket shall be transferable if it has not been made out in the passenger's name and if the journey has not begun.

§ 5 The ticket may be established in the form of electronic data registration, which can be transformed into legible written symbols. The procedure used for the registration and treatment of data must be equivalent from the functional point of view, particularly so far as concerns the evidential value of the ticket represented by those data.

Article 8

Payment and refund of the carriage charge

§ 1 Subject to a contrary agreement between the passenger and the carrier, the carriage charge shall be payable in advance.

§ 2 The General Conditions of Carriage shall determine under what conditions a refund of the carriage charge shall be made.

Article 9

Right to be carried. Exclusion from carriage

§ 1 The passenger must, from the start of his journey, be in possession of a valid ticket and produce it on the inspection of tickets. The General Conditions of Carriage may provide

a) that a passenger who does not produce a valid ticket

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

§ 4 Biljetten skall kunna överlätas om den inte är utställd på en namngiven person och resan inte har börjat.

§ 5 Biljetten får upprättas i elektronisk form som kan omvandlas till läsbara skrivtecken. Förfarandena för registrering och behandling av uppgifterna skall vara likvärdiga i funktionshänseende, i synnerhet i fråga om bevisvärdet hos den biljett som dessa uppgifter utgör.

Artikel 8

Betalning och återbetalning av transportavgift

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

§ 2 De allmänna transportvillkoren skall avgöra under vilka omständigheter transportavgiften skall återbetalas.

Artikel 9

Rätt till transport. Förlust av rätten till transport

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

a) att en resande som inte visar upp en giltig biljett

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

§ 2 Les Conditions générales de transport peuvent prévoir que sont exclus du transport ou peuvent être exclus du transport en cours de route, les voyageurs qui :

- a) présentent un danger pour la sécurité et le bon fonctionnement de l'exploitation ou pour la sécurité des autres voyageurs,
- b) incommodent de manière intolérable les autres voyageurs,
- et que ces personnes n'ont droit au remboursement ni du prix de transport ni du prix qu'elles ont payé pour le transport de leurs bagages.

Article 10
Accomplissement des formalités administratives

Le voyageur doit se conformer aux formalités exigées par les douanes ou par d'autres autorités administratives.

§ 2 The General Conditions of Carriage may provide that passengers who

- a) present a danger for safety and the good functioning of the operations or for the safety of other passengers,
- b) inconvenience other passengers in an intolerable manner,
- shall be excluded from carriage or may be required to discontinue their journey and that such persons shall not be entitled to a refund of their carriage charge or of any charge for the carriage of registered luggage they may have paid.

Article 10
Completion of administrative formalities

The passenger must comply with the formalities required by customs or other administrative authorities.

§ 2 I de allmänna transportvillkoren får föreskrivas att resande som

- a) utgör en fara för tågtrafikens säkerhet och funktion eller för andra resandes säkerhet, eller
- b) stör andra resande på ett sätt som inte kan godtas,
- skall förlora rätten till transport eller tvingas avbryta sin resa, och att sådana personer inte har rätt att få tillbaka vare sig transportavgiften eller den avgift de har betalat för transporten av inskrivet resgods.

Artikel 10
Fullgörande av förvaltningsmyndigheters föreskrifter

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

Article 11
Suppression et retard d'un train.
Correspondance manquée

Le transporteur doit, s'il y a lieu, certifier sur le titre de transport que le train a été supprimé ou la correspondance manquée.

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

Chapitre I
Dispositions communes

Article 12
Objets et animaux admis

§ 1 Le voyageur peut prendre avec lui des objets faciles à porter (colis à main) ainsi que des animaux vivants, conformément aux Conditions générales de transport. Par ailleurs, le voyageur peut prendre avec lui des objets encombrants conformément aux dispositions particulières, contenues dans les Conditions générales de transport. Sont exclus du transport, les objets ou animaux de nature à gêner ou à incommoder les voyageurs ou à causer un dommage.

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

§ 3 Le transporteur peut admettre le transport de véhicules à l'occasion d'un transport de voyageurs conformément aux dispositions particulières, contenues dans les Conditions générales de transport.

§ 4 Le transport de marchandises dangereuses en tant que colis à main, bagages ainsi que dans ou sur

Article 11
Cancellation and late running of
trains. Missed connections

The carrier must, where necessary, certify on the ticket that the train has been cancelled or the connection missed.

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

Chapter I
Common Provisions

Article 12
Acceptable articles and animals

§ 1 The passenger may take with him articles which can be handled easily (hand luggage) and also live animals in accordance with the General Conditions of Carriage. Moreover, the passenger may take with him cumbersome articles in accordance with the special provisions, contained in the General Conditions of Carriage. Articles and animals likely to annoy or inconvenience passengers or cause damage shall not be allowed as hand luggage.

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

§ 3 The carrier may allow the carriage of vehicles on the occasion of the carriage of passengers in accordance with special provisions, contained in the General Conditions of Carriage.

§ 4 The carriage of dangerous goods as hand luggage, registered luggage as well as in or on vehicles

Artikel 11
Tåginställelse och tågförsejning.
Utebliven tåganslutning

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

Avdelning III
Transport av handresgods, djur,
inskrivet resgods och fordon

Kapitel I
Allmänna bestämmelser

Artikel 12
Rätt att medföra föremål och djur

§ 1 Den resande får medföra föremål som lätt kan bäras (handresgods) samt levande djur i enlighet med de allmänna transportvillkoren. Dessutom får den resande medföra skrymmande föremål i enlighet med de särskilda bestämmelserna i de allmänna transportvillkoren. Föremål och djur som kan medföra obehag eller besvär för de resande eller orsaka skada får inte medföras som handresgods.

§ 2 Den resande får sända föremål och djur som inskrivet resgods i enlighet med de allmänna transportvillkoren.

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

§ 4 Transport av farligt gods som handresgods, inskrivet resgods samt i eller på fordon som enligt

des véhicules qui, conformément à ce Titre sont transportées par rail, doit être conforme au Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID).

Article 13
Vérification

§ 1 Le transporteur a le droit, en cas de présomption grave de non respect des conditions de transport, de vérifier si les objets (colis à main, bagages, véhicules y compris leur chargement) et animaux transportés répondent aux conditions de transport lorsque les lois et prescriptions de l'Etat où la vérification doit avoir lieu ne l'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, le transporteur doit faire appel à deux témoins indépendants.

§ 2 Lorsqu'il est constaté que les conditions de transport n'ont pas été respectées, le transporteur peut exiger du voyageur le paiement des frais occasionnés par la vérification.

Article 14
Accomplissement des formalités administratives

Le voyageur doit se conformer aux formalités exigées par les douanes ou par d'autres autorités administratives lors du transport, à l'occasion de son transport, d'objets (colis à main, bagages, véhicules y compris leur chargement) et d'animaux. Il doit assister à la visite de ces objets, sauf exception prévue par les lois et prescriptions de chaque Etat.

which, in accordance with this Title are carried by rail, must comply with the Regulation concerning the Carriage of Dangerous Goods by Rail (RID).

Article 13
Examination

§ 1 When there is good reason to suspect a failure to observe the conditions of carriage, the carrier shall have the right to examine whether the articles (hand luggage, registered luggage, vehicles including their loading) and animals carried comply with the conditions of carriage, unless the laws and prescriptions of the State in which the examination would take place prohibit such examination. The passenger must be invited to attend the examination. If he does not appear or cannot be reached, the carrier must require the presence of two independent witnesses.

§ 2 If it is established that the conditions of carriage have not been respected, the carrier can require the passenger to pay the costs arising from the examination.

Article 14
Completion of administrative formalities

The passenger must comply with the formalities required by customs or other administrative authorities when, on being carried, he has articles (hand luggage, registered luggage, vehicles including their loading) or animals carried. He shall be present at the inspection of these articles save where otherwise provided by the laws and prescriptions of each State.

denna avdelning transporteras på järnväg skall ske i enlighet med Reglementet om internationell järnvägstransport av farligt gods (RID).

Artikel 13
Undersökning

§ 1 Om det finns grundad anledning att misstänka att villkoren för transporten inte är uppfyllda skall transportören ha rätt att undersöka om de föremål (handresgods, inskrivet resgods, fordon och deras last) och djur som medförs uppfyller transportvillkoren, såvida inte lagar och bestämmelser i den stat där undersökningen skall utföras förbjuder detta. Den resande skall erbjudas att närvara vid undersökningen. Om denne inte infinner sig eller inte kan nås skall transportören tillkalla två oberoende vittnen.

§ 2 Om det fastställs att villkoren för transporten inte är uppfyllda kan transportören kräva att den resande betalar kostnaderna för undersökningen.

Artikel 14
Fullgörande av förvaltningsmyndigheters föreskrifter

Den resande är skyldig att följa de föreskrifter som meddelas av tullmyndigheter eller andra förvaltningsmyndigheter när han under transport medför föremål (handresgods, inskrivet resgods, fordon och deras last) och djur. Han skall vara närvarande vid undersökningen av dessa föremål om inte undantag medges i tillämpliga nationella bestämmelser.

Chapitre II
Colis à main et animaux

Article 15
Surveillance

La surveillance des colis à main et des animaux, qu'il prend avec lui, incombe au voyageur.

Chapitre III
Bagages

Article 16
Expédition des bagages

§ 1 Les obligations contractuelles relatives à l'acheminement des bagages doivent être constatées par un bulletin de bagages remis au voyageur.

§ 2 Sans préjudice de l'article 22, l'absence, l'irrégularité ou la perte du bulletin de bagages n'affecte ni l'existence ni la validité des conventions concernant l'acheminement des bagages, qui restent soumis aux présentes Règles uniformes.

§ 3 Le bulletin de bagages fait foi, jusqu'à preuve du contraire, de l'enregistrement des bagages et des conditions de leur transport.

§ 4 Jusqu'à preuve du contraire, il est présumé que lors de la prise en charge par le transporteur, les bagages étaient en bon état apparent et que le nombre et la masse des colis correspondaient aux mentions portées sur le bulletin de bagages.

Chapter II
Hand Luggage and Animals

Article 15
Supervision

It shall be the passenger's responsibility to supervise the hand luggage and animals that he takes with him.

Chapter III
Registered Luggage

Article 16
Consignment of registered luggage

§ 1 The contractual obligations relating to the forwarding of registered luggage must be established by a luggage registration voucher issued to the passenger.

§ 2 Subject to Article 22 the absence, irregularity or loss of the luggage registration voucher shall not affect the existence or the validity of the agreements concerning the forwarding of the registered luggage, which shall remain subject to these Uniform Rules.

§ 3 The luggage registration voucher shall be prima facie evidence of the registration of the luggage and the conditions of its carriage.

§ 4 Subject to evidence to the contrary, it shall be presumed that when the carrier took over the registered luggage it was apparently in a good condition, and that the number and the mass of the items of luggage corresponded to the entries on the luggage registration voucher.

Kapitel II
Handresgods och djur

Artikel 15
Uppsikt

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

Kapitel III
Inskrivet resgods

Artikel 16
Inlämning av inskrivet resgods

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

§ 2 Om resgodsbeviset saknas, är felaktigt eller har gått förlorat skall detta, om inte annat följer av artikel 22, dock inte påverka bestånd eller giltighet i fråga om de avtal som rör transport av det inskrivna resgodset, utan de skall fortfarande omfattas av dessa enhetliga rättsregler.

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

§ 4 Tills motsatsen bevisats skall det antas att det inskrivna resgodset var i gott yttre skick när transportören övertog det och att antalet kollin och deras vikt stämmer med uppgifterna på resgodsbeviset.

*Article 17**Bulletin de bagages*

§ 1 Les Conditions générales de transport déterminent la forme et le contenu du bulletin de bagages ainsi que la langue et les caractères dans lesquels il doit être imprimé et rempli. L'article 7, § 5 s'applique par analogie.

§ 2 Doivent au moins être inscrits sur le bulletin de bagages:

- a) le transporteur ou les transporteurs;
- b) l'indication que le transport est soumis, nonobstant toute clause contraire, aux présentes Règles uniformes; cela peut se faire par le sigle CIV;
- c) toute autre indication nécessaire pour prouver les obligations contractuelles relatives à l'acheminement des bagages et permettant au voyageur de faire valoir les droits résultant du contrat de transport.

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

*Article 18**Enregistrement et transport*

§ 1 Sauf exception prévue par les Conditions générales de transport, l'enregistrement des bagages n'a lieu que sur la présentation d'un titre de transport valable au moins jusqu'au lieu de destination des bagages. Par ailleurs, l'enregistrement s'effectue d'après les prescriptions en vigueur au lieu d'expédition.

*Article 17**Luggage registration voucher*

§ 1 The General Conditions of Carriage shall determine the form and content of the luggage registration voucher as well as the language and characters in which it is to be printed and made out. Article 7 § 5 shall apply *mutatis mutandis*.

§ 2 The following, at least, must be entered on the luggage registration voucher:

- a) the carrier or carriers;
- b) a statement that the carriage is subject, notwithstanding any clause to the contrary, to these Uniform Rules; this may be indicated by the acronym CIV;
- c) any other statement necessary to prove the contractual obligations relating to the forwarding of the registered luggage and enabling the passenger to assert the rights resulting from the contract of carriage.

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

*Article 18**Registration and carriage*

§ 1 Save where the General Conditions of Carriage otherwise provide, luggage shall be registered only on production of a ticket valid at least as far as the destination of the luggage. In other respects the registration of luggage shall be carried out in accordance with the prescriptions in force at the place of consignment.

*Artikel 17**Resgodsbevis*

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

§ 2 Resgodsbeviset skall innehålla åtminstone följande uppgifter:

- a) Transportören eller transportörerna.
- b) En uppgift om att dessa enhetliga rättsregler skall tillämpas på transporten, utan hinder av eventuella klausuler med motsatt innebörd. Detta får anges genom förkortningen CIV.
- c) Alla andra nödvändiga uppgifter som styrker ingåendet av och innehållet i transportavtalet och som gör det möjligt för den resande att hävda sina rättigheter enligt avtalet.

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

*Artikel 18**Inskrivning och transport*

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

§2 Lorsque les Conditions générales de transport prévoient que des bagages peuvent être admis au transport sans présentation d'un titre de transport, les dispositions des présentes Règles uniformes fixant les droits et obligations du voyageur relatifs à ses bagages s'appliquent par analogie à l'expéditeur de bagages.

§3 Le transporteur peut acheminer les bagages avec un autre train ou un autre moyen de transport et par un autre itinéraire que ceux empruntés par le voyageur.

Article 19
Paiement du prix pour le transport des bagages

Sauf convention contraire entre le voyageur et le transporteur, le prix pour le transport des bagages est payable lors de l'enregistrement.

Article 20
Marquage des bagages

Le voyageur doit indiquer sur chaque colis en un endroit bien visible et d'une manière suffisamment fixe et claire :

- a) son nom et son adresse,
- b) le lieu de destination.

Article 21
Droit de disposer des bagages

§1 Si les circonstances le permettent et les prescriptions des douanes ou d'autres autorités administratives ne s'y opposent pas, le voyageur peut demander la restitution des bagages au lieu d'expédition, contre remise du bulletin de bagages et, lorsque cela est prévu par les Conditions générales de

§2 When the General Conditions of Carriage provide that luggage may be accepted for carriage without production of a ticket, the provisions of these Uniform Rules determining the rights and obligations of the passenger in respect of his registered luggage shall apply mutatis mutandis to the consignor of registered luggage.

§3 The carrier can forward the registered luggage by another train or by another mode of transport and by a different route from that taken by the passenger.

Article 19
Payment of charges for the carriage of registered luggage

Subject to a contrary agreement between the passenger and the carrier, the charge for the carriage of registered luggage shall be payable on registration.

Article 20
Marking of registered luggage

The passenger must indicate on each item of registered luggage in a clearly visible place, in a sufficiently durable and legible manner :

- a) his name and address,
- b) the place of destination.

Article 21
Right to dispose of registered luggage

§1 If circumstances permit and if customs requirements or the requirements of other administrative authorities are not thereby contravened, the passenger can request luggage to be handed back at the place of consignment on surrender of the luggage registration voucher and, if the General Conditions

§2 När det i de allmänna transportvillkoren anges att resgods får tas emot för transport utan att biljett visas upp, skall dessa enhetliga rättsregler i den del som avser den resandes rättigheter och skyldigheter i fråga om inskrivet resgods också gälla för den som lämnat in resgodset.

§3 Transportören kan sända inskrivet resgods med ett annat tåg eller ett annat transportmedel och via en annan befordringsväg än den som den resande tagit.

Artikel 19
Betalning av transportavgift för inskrivet resgods

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

Artikel 20
Märkning av inskrivet resgods

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

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

Artikel 21
Rätt att förfoga över inskrivet resgods

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

transport, sur présentation du titre de transport.

§ 2 Les Conditions générales de transport peuvent prévoir d'autres dispositions concernant le droit de disposer des bagages, notamment des modifications du lieu de destination et les éventuelles conséquences financières à supporter par le voyageur.

Article 22
Livraison

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

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

- a) la remise des bagages aux autorités de douane ou d'octroi dans leurs locaux d'expédition ou dans leurs entrepôts, lorsque ceux-ci ne se trouvent pas sous la garde du transporteur;
- b) le fait de confier des animaux vivants à un tiers.

§ 3 Le détenteur du bulletin de bagages peut demander la livraison des bagages au lieu de destination aussitôt que s'est écoulé le temps convenu ainsi que, le cas échéant, le temps nécessaire pour les opérations effectuées par les douanes ou par d'autres autorités administratives.

of Carriage so require, on production of the ticket.

§ 2 The General Conditions of Carriage may contain other provisions concerning the right to dispose of registered luggage, in particular modifications of the place of destination and the possible financial consequences to be borne by the passenger.

Article 22
Delivery

§ 1 Registered luggage shall be delivered on surrender of the luggage registration voucher and, where appropriate, on payment of the amounts chargeable against the consignment. The carrier shall be entitled, but not obliged, to examine whether the holder of the voucher is entitled to take delivery.

§ 2 It shall be equivalent to delivery to the holder of the luggage registration voucher if, in accordance with the prescriptions in force at the place of destination:

- a) the luggage has been handed over to the customs or octroi authorities at their premises or warehouses, when these are not subject to the carrier's supervision;
- b) live animals have been handed over to third parties.

§ 3 The holder of the luggage registration voucher may require delivery of the luggage at the place of destination as soon as the agreed time and, where appropriate, the time necessary for the operations carried out by customs or other administrative authorities, has elapsed.

transportvillkoren, mot uppvisande av biljetten.

§ 2 De allmänna transportvillkoren får innehålla andra bestämmelser om rätten att förfoga över inskrivet resgods, särskilt om ändring av bestämelseplatsen och de eventuella kostnaderna för den resande.

Artikel 22
Utlämning

§ 1 Inskrivet resgods skall lämnas ut mot att resgodsbeviset lämnas tillbaka och att eventuella kostnader för sändningen betalas. Transportören skall ha rätt men inte skyldighet att undersöka om innehavaren av resgodsbeviset har rätt att få ut resgodset.

§ 2 Med utlämning till resgodsbevisets innehavare jämställs följande åtgärder, om de är i enlighet med de föreskrifter som gäller på bestämelseplatsen:

- a) överlämnande av resgodset till en tull- eller skattemyndighet i en tjänste- eller lagerlokal som används av myndigheten och som inte står under transportörens uppsikt,
- b) överlämnande av levande djur till tredje man för förvaring.

§ 3 Innehavaren av resgodsbeviset får begära att resgodset lämnas ut på bestämelseplatsen så snart den överenskomna tiden, och i förekommande fall den tid som krävs för tullmyndigheters och andra förvaltningsmyndigheters behandling av resgodset, har löpt ut.

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

§ 5 Les bagages sont livrés au lieu de destination pour lequel ils ont été enregistrés.

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

§ 7 L'ayant droit peut refuser la réception des bagages, si le transporteur ne donne pas suite à sa demande de procéder à la vérification des bagages en vue de constater un dommage allégué.

§ 8 Par ailleurs, la livraison des bagages est effectuée conformément aux prescriptions en vigueur au lieu de destination.

Chapitre IV *Véhicules*

Article 23 *Conditions de transport*

Les dispositions particulières pour le transport des véhicules, contenues dans les Conditions générales de transport, déterminent notamment les conditions d'admission au transport, d'enregistrement, de chargement et de transport, de déchargement et de livraison, ainsi que les obligations du voyageur.

§ 4 Failing surrender of the luggage registration voucher, the carrier shall only be obliged to deliver the luggage to the person proving his right thereto; if the proof offered appears insufficient, the carrier may require security to be given.

§ 5 Luggage shall be delivered at the place of destination for which it has been registered.

§ 6 The holder of a luggage registration voucher whose luggage has not been delivered may require the day and time to be endorsed on the voucher when he requested delivery in accordance with § 3.

§ 7 The person entitled may refuse to accept the luggage if the carrier does not comply with his request to carry out an examination of the registered luggage in order to establish alleged damage.

§ 8 In all other respects delivery of luggage shall be carried out in accordance with the prescriptions in force at the place of destination.

Chapter IV *Vehicles*

Article 23 *Conditions of carriage*

The special provisions governing the carriage of vehicles, contained in the General Conditions of Carriage, shall specify in particular the conditions governing acceptance for carriage, registration, loading and carriage, unloading and delivery as well as the obligations of the passenger.

§ 4 Om resgodsetsbeviset inte lämnas tillbaka behöver transportören inte lämna ut resgodset till någon annan än den som styrker sin rätt till godset. Vid otillräckliga bevis får transportören fordra att säkerhet ställs.

§ 5 Resgodset skall lämnas ut på den bestämmelseplats som angivits vid inskrivningen.

§ 6 Om innehavaren av resgodsetsbeviset inte får resgodset utlämnat har han rätt att få ett intygande på resgodsetsbeviset om den dag och det klockslag då han begärde utlämning enligt § 3.

§ 7 Den som har rätt till resgodset får vägra att ta emot detta om transportören inte uppfyller hans begäran om att det skall undersökas för att fastställa om en påstådd skada föreligger.

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

Kapitel IV *Fordon*

Artikel 23 *Villkor för transport*

I de särskilda bestämmelser om transport av fordon som ingår i de allmänna transportvillkoren skall särskilt anges vilka villkor som gäller vid mottagande för transport, inskrivning, lastning, transport, lossning och utlämning samt den resandes skyldigheter.

*Article 24**Bulletin de transport*

§ 1 Les obligations contractuelles relatives au transport de véhicules doivent être constatées par un bulletin de transport remis au voyageur. Le bulletin de transport peut être intégré dans le titre de transport du voyageur.

§ 2 Les dispositions particulières pour le transport de véhicules contenues dans les Conditions générales de transport déterminent la forme et le contenu du bulletin de transport ainsi que la langue et les caractères dans lesquels il doit être imprimé et rempli. L'article 7, § 5 s'applique par analogie.

§ 3 Doivent au moins être inscrits sur le bulletin de transport :

- a) le transporteur ou les transporteurs;
- b) l'indication que le transport est soumis, nonobstant toute clause contraire, aux présentes Règles uniformes; cela peut se faire par le sigle CIV;
- c) toute autre indication nécessaire pour prouver les obligations contractuelles relatives aux transports des véhicules et permettant au voyageur de faire valoir les droits résultant du contrat de transport.

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

*Article 24**Carriage voucher*

§ 1 The contractual obligations relating to the carriage of vehicles must be established by a carriage voucher issued to the passenger. The carriage voucher may be integrated into the passenger's ticket.

§ 2 The special provisions governing the carriage of vehicles, contained in the General Conditions of Carriage, shall determine the form and content of the carriage voucher as well as the language and the characters in which it is to be printed and made out. Article 7 § 5 shall apply mutatis mutandis.

§ 3 The following, at least, must be entered on the carriage voucher :

- a) the carrier or carriers;
- b) a statement that the carriage is subject, notwithstanding any clause to the contrary, to these Uniform Rules; this may be indicated by the acronym CIV;
- c) any other statement necessary to prove the contractual obligations relating to the carriage of vehicles and enabling the passenger to assert the rights resulting from the contract of carriage.

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

*Artikel 24**Transportdokument*

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

§ 2 De särskilda bestämmelser om transport av fordon som ingår i de allmänna transportvillkoren skall avgöra transportdokumentets form och innehåll samt det språk och de skrivtecken som skall användas när det trycks och fylls i. Artikel 7 § 5 skall också tillämpas här.

§ 3 Transportdokumentet skall innehålla åtminstone följande uppgifter:

- a) transportören eller transportörerna
- b) en uppgift om att dessa enhetliga rättsregler skall tillämpas på transporten, utan hinder av eventuella klausuler med motsatt innebörd. Detta får anges genom förkortningen CIV
- c) alla andra nödvändiga uppgifter som styrker de avtalsenliga skyldigheterna enligt transportavtalet och som gör det möjligt för den resande att hävda sina rättigheter enligt avtalet.

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

Article 25
Droit applicable

Sous réserve des dispositions du présent Chapitre, les dispositions du Chapitre III relatives au transport des bagages s'appliquent aux véhicules.

Titre IV
Responsabilité du transporteur

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

Article 26
Fondement de la responsabilité

§ 1 Le transporteur est responsable du dommage résultant de la mort, des blessures ou de toute autre atteinte à l'intégrité physique ou psychique du voyageur causé par un accident en relation avec l'exploitation ferroviaire survenu pendant que le voyageur séjourne dans les véhicules ferroviaires, qu'il y entre ou qu'il en sort quelle que soit l'infrastructure ferroviaire utilisée.

§ 2 Le transporteur est déchargé de cette responsabilité:

- a) si l'accident a été causé par des circonstances extérieures à l'exploitation ferroviaire que le transporteur, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier;
- b) dans la mesure où l'accident est dû à une faute du voyageur;

Article 25
Applicable law

Subject to the provisions of this Chapter, the provisions of Chapter III relating to the carriage of luggage shall apply to vehicles.

Title IV
Liability of the Carrier

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

Article 26
Basis of liability

§ 1 The carrier shall be liable for the loss or damage resulting from the death of, personal injuries to, or any other physical or mental harm to, a passenger, caused by an accident arising out of the operation of the railway and happening while the passenger is in, entering or alighting from railway vehicles whatever the railway infrastructure used.

§ 2 The carrier shall be relieved of this liability

- a) if the accident has been caused by circumstances not connected with the operation of the railway and which the carrier, in spite of having taken the care required in the particular circumstances of the case, could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent;
- b) to the extent that the accident is due to the fault of the passenger;

Artikel 25
Tillämplig rätt

Om inte annat följer av bestämmelserna i detta kapitel skall bestämmelserna i kapitel III om transport av inskrivet resgods vara tillämpliga på fordon.

Aodelning IV
Transportörens ansvar

Kapitel I
Ansvar i fall då resande dödas eller skadas

Artikel 26
Förutsättningar för ansvar

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

§ 2 Transportören skall vara fri från detta ansvar

- a) om olyckshändelsen har orsakats av omständigheter som inte kan hänföras till själva järnvägsdriften och som transportören inte hade kunnat undgå eller förebygga följderna av, även om transportören hade iakttagit den omsorg som omständigheterna påkallade,
- b) i den utsträckning som olyckshändelsen beror på fel eller försummelse av den resande,

- c) si l'accident est dû au comportement d'un tiers que le transporteur, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences duquel il ne pouvait pas obvier; une autre entreprise utilisant la même infrastructure ferroviaire n'est pas considérée comme un tiers; le droit de recours n'est pas affecté.
- c) if the accident is due to the behaviour of a third party which the carrier, in spite of having taken the care required in the particular circumstances of the case, could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent; another undertaking using the same railway infrastructure shall not be considered as a third party; the right of recourse shall not be affected.
- c) om olyckshändelsen beror på ett sådant beteende av tredje man som transportören inte hade kunnat undgå eller förebygga följderna av, även om transportören hade iakttagit den omsorg som omständigheterna påkallade. Ett annat företag som använder samma järnvägsinfrastruktur skall inte anses som tredje man. Rätten till återkrav mot tredje man skall inte påverkas.

§ 3 Si l'accident est dû au comportement d'un tiers et si, en dépit de cela, le transporteur n'est pas entièrement déchargé de sa responsabilité conformément au § 2, lettre c), il répond pour le tout dans les limites des présentes Règles uniformes et sans préjudice de son recours éventuel contre le tiers.

§ 3 If the accident is due to the behaviour of a third party and if, in spite of that, the carrier is not entirely relieved of his liability in accordance with § 2, letter c), he shall be liable in full up to the limits laid down in these Uniform Rules but without prejudice to any right of recourse which the carrier may have against the third party.

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

§ 4 Les présentes Règles uniformes n'affectent pas la responsabilité qui peut incomber au transporteur pour les cas non prévus au § 1.

§ 4 These Uniform Rules shall not affect any liability which may be incurred by the carrier in cases not provided for in § 1.

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

§ 5 Lorsqu'un transport faisant l'objet d'un contrat de transport unique est effectué par des transporteurs subséquents, est responsable, en cas de mort et de blessures de voyageurs, le transporteur à qui incombait, selon le contrat de transport, la prestation de service de transport au cours de laquelle l'accident s'est produit. Lorsque cette prestation n'a pas été réalisée par le transporteur, mais par un transporteur substitué, les deux transporteurs sont responsables solidairement, conformément aux présentes Règles uniformes.

§ 5 If carriage governed by a single contract of carriage is performed by successive carriers, the carrier bound pursuant to the contract of carriage to provide the service of carriage in the course of which the accident happened shall be liable in case of death of, and personal injuries to, passengers. When this service has not been provided by the carrier, but by a substitute carrier, the two carriers shall be jointly and severally liable in accordance with these Uniform Rules.

§ 5 Om en transport som omfattas av ett enda transportavtal utförs av efterföljande transportörer skall den transportör som det enligt transportavtalet åligger att utföra transporten på den del där olyckshändelsen inträffade vara ansvarig om en resande dödas eller skadas. Om denna transport inte har utförts av transportören utan av en faktisk transportör skall bägge transportörerna vara solidariskt ansvariga i enlighet med dessa enhetliga rättsregler.

*Article 27**Dommages-intérêts en cas de mort*

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

- a) les frais nécessaires consécutifs au décès, notamment ceux du transport du corps et des obsèques;
- b) si la mort n'est pas survenue immédiatement, les dommages-intérêts prévus à l'article 28.

§ 2 Si, par la mort du voyageur, des personnes envers lesquelles il avait 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 psychique 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.

*Article 27**Damages in case of death*

§ 1 In case of death of the passenger the damages shall comprise :

- a) any necessary costs following the death, in particular those of transport of the body and the funeral expenses;
- b) if death does not occur at once, the damages provided for in Article 28.

§ 2 If, through the death of the passenger, persons whom he had, or would have had, a legal duty to maintain are deprived of their support, such persons shall also be compensated for that loss. Rights of action for damages of persons whom the passenger was maintaining without being legally bound to do so, shall be governed by national law.

*Article 28**Damages in case of personal injury*

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

- a) any necessary costs, in particular those of treatment and of transport;
- b) compensation for financial loss, due to total or partial incapacity to work, or to increased needs.

*Artikel 27**Ersättning vid dödsfall*

§ 1 Om en resande dödas skall ersättningen omfatta

- a) de nödvändiga kostnader som föränleds av dödsfallet, särskilt kostnaderna för transport av liket och begravningskostnaderna,
- b) om döden inte har inträffat omedelbart, de ersättningsposter som anges i artikel 28.

§ 2 Om den resandes död medför att en person, mot vilken den avlidne var eller i framtiden skulle ha blivit underhållsskyldig enligt lag, förlorar sitt underhåll skall ersättning också lämnas för denna förlust. I fråga om ersättningskrav från en person som den avlidne åtagit sig att underhålla utan att vara förpliktad till det enligt lag skall nationell rätt tillämpas.

*Artikel 28**Ersättning vid personskada*

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

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

*Article 29**Réparation d'autres préjudices corporels*

Le droit national détermine si, et dans quelle mesure, le transporteur doit verser des dommages-intérêts pour des préjudices corporels autres que ceux prévus aux articles 27 et 28.

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

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

§ 2 Le montant des dommages-intérêts à allouer en vertu du § 1 est déterminé selon le droit national. Toutefois, pour l'application des présentes Règles uniformes, il est fixé une limite maximale de 175 000 unités de compte en capital ou en rente annuelle correspondant à ce capital, pour chaque voyageur, dans le cas où le droit national prévoit une limite maximale d'un montant inférieur.

*Article 31**Autres moyens de transport*

§ 1 Sous réserve du § 2, les dispositions relatives à la responsabilité en cas de mort et de blessures de voyageurs ne s'appliquent pas aux dommages survenus pendant le transport qui, conformément au contrat de transport, n'était pas un transport ferroviaire.

*Article 29**Compensation for other bodily harm*

National law shall determine whether and to what extent the carrier must pay damages for bodily harm other than that for which there is provision in Articles 27 and 28.

*Article 30**Form and amount of damages in case of death and personal injury*

§ 1 The damages under Article 27 § 2 and Article 28, letter b) must be awarded in the form of a lump sum. However, if national law permits payment of an annuity, the damages shall be awarded in that form if so requested by the injured passenger or by the persons entitled referred to in Article 27 § 2.

§ 2 The amount of damages to be awarded pursuant to § 1 shall be determined in accordance with national law. However, for the purposes of these Uniform Rules, the upper limit per passenger shall be set at 175,000 units of account as a lump sum or as an annual annuity corresponding to that sum, where national law provides for an upper limit of less than that amount.

*Article 31**Other modes of transport*

§ 1 Subject to § 2, the provisions relating to the liability of the carrier in case of death of, or personal injury to, passengers shall not apply to loss or damage arising in the course of carriage which, in accordance with the contract of carriage, was not carriage by rail.

*Artikel 29**Ersättning vid annan personskada*

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

*Artikel 30**Ersättningens form och storlek vid dödsfall eller personskada*

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

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

*Artikel 31**Andra transportmedel*

§ 1 Utom i de fall som avses i § 2 skall bestämmelserna om transportörens ansvar i fall då resande dödas eller skadas inte vara tillämpliga på skada som uppkommit under den del av transporten som enligt transportavtalet inte utgjorde järnvägstransport.

§ 2 Toutefois, lorsque les véhicules ferroviaires sont transportés par ferry-boat, les dispositions relatives à la responsabilité en cas de mort et de blessures de voyageurs s'appliquent aux dommages visés à l'article 26, § 1 et à l'article 33, § 1, causés par un accident en relation avec l'exploitation ferroviaire survenu pendant que le voyageur séjourne dans ledit véhicule, qu'il y entre ou qu'il en sorte.

§ 3 Lorsque, par suite de circonstances exceptionnelles, l'exploitation ferroviaire est provisoirement interrompue et que les voyageurs sont transportés par un autre moyen de transport, le transporteur est responsable en vertu des présentes Règles uniformes.

Chapitre II
Responsabilité en cas
d'inobservation de l'horaire

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

§ 1 Le transporteur est responsable envers le voyageur du dommage résultant du fait qu'en raison de la suppression, du retard ou du manquement d'une correspondance, le voyage ne peut se poursuivre le même jour, ou que sa poursuite n'est pas raisonnablement exigible le même jour à cause des circonstances données. Les dommages-intérêts comprennent les frais raisonnables d'hébergement ainsi que les frais raisonnables occasionnés par l'avertissement des personnes attendant le voyageur.

§ 2 Le transporteur est déchargé de cette responsabilité, lorsque la suppression, le retard ou le

§ 2 However, where railway vehicles are carried by ferry, the provisions relating to liability in case of death of, or personal injury to, passengers shall apply to loss or damage referred to in Article 26 § 1 and Article 33 § 1, caused by an accident arising out of the operation of the railway and happening while the passenger is in, entering or alighting from the said vehicles.

§ 3 When, because of exceptional circumstances, the operation of the railway is temporarily suspended and the passengers are carried by another mode of transport, the carrier shall be liable pursuant to these Uniform Rules.

Chapter II
Liability in case of Failure to
Keep to the Timetable

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

§ 1 The carrier shall be liable to the passenger for loss or damage resulting from the fact that, by reason of cancellation, the late running of a train or a missed connection, his journey cannot be continued the same day, or that a continuation of the journey the same day could not reasonably be required because of given circumstances. The damages shall comprise the reasonable costs of accommodation as well as the reasonable costs occasioned by having to notify persons expecting the passenger.

§ 2 The carrier shall be relieved of this liability, when the cancellation, late running or

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

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

Kapitel II
Ansvar när tidtabellen inte hålls

Artikel 32
Ansvar vid tåginställelse,
tågförsening eller utebliven
tåganslutning

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

§ 2 Transportören skall vara fri från detta ansvar när in-ställelsen, förseningen eller den

manquement d'une correspondance sont imputables à l'une des causes suivantes :

- a) des circonstances extérieures à l'exploitation ferroviaire que le transporteur, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier,
- b) une faute du voyageur ou
- c) le comportement d'un tiers que le transporteur, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences duquel il ne pouvait pas obvier; une autre entreprise utilisant la même infrastructure ferroviaire n'est pas considérée comme un tiers; le droit de recours n'est pas affecté.

§ 3 Le droit national détermine, si et dans quelle mesure, le transporteur doit verser des dommages-intérêts pour des préjudices autres que ceux prévus au § 1. Cette disposition ne porte pas atteinte à l'article 44.

*Chapter III
Responsabilité pour les colis à main, les animaux, les bagages et les véhicules*

*Section 1
Colis à main et animaux*

*Article 33
Responsabilité*

§ 1 En cas de mort et de blessures de voyageurs le transporteur est, en outre, responsable du dommage résultant de la perte totale ou partielle ou de l'avarie des objets

missed connection is attributable to one of the following causes:

- a) circumstances not connected with the operation of the railway which the carrier, in spite of having taken the care required in the particular circumstances of the case, could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent,
- b) fault on the part of the passenger or
- c) the behaviour of a third party which the carrier, in spite of having taken the care required in the particular circumstances of the case, could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent; another undertaking using the same railway infrastructure shall not be considered as a third party; the right of recourse shall not be affected.

§ 3 National law shall determine whether and to what extent the carrier must pay damages for harm other than that provided for in § 1. This provision shall be without prejudice to Article 44.

*Chapter III
Liability in respect of Hand Luggage, Animals, Registered Luggage and Vehicles*

*Section 1
Hand luggage and animals*

*Article 33
Liability*

§ 1 In case of death of, or personal injury to, passengers the carrier shall also be liable for the loss or damage resulting from the total or partial loss of,

uteblivna anslutningen kan hänföras till följande orsaker:

- a) Omständigheter som inte är förbundna med järnvägsdriften och som transportören inte hade kunnat undgå eller förebygga följderna av, även om transportören hade iakttagit den omsorg som omständigheterna påkallade.
- b) Fel eller försummelse av den resande.
- c) Tredje mans beteende som transportören inte hade kunnat undgå eller förebygga följderna av även om transportören hade iakttagit den omsorg som omständigheterna påkallade. Ett annat företag som använder samma infrastruktur skall inte anses som tredje man. Rätten till återkrav mot tredje man skall inte påverkas.

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

*Kapitel III
Ansvar ifråga om handresgods, djur, inskrivet resgods och fordon*

*Avsnitt 1
Handresgods och djur*

*Artikel 33
Ansvar*

§ 1 Om en resande dödas eller skadas skall transportören dessutom vara ansvarig för skada som uppkommer till följd av fullständig eller partiell förlust

que le voyageur avait, soit sur lui, soit avec lui comme colis à main; ceci vaut également pour les animaux que le voyageur avait pris avec lui. L'article 26 s'applique par analogie.

§ 2 Par ailleurs, le transporteur n'est responsable du dommage résultant de la perte totale ou partielle ou de l'avarie des objets, des colis à main ou des animaux dont la surveillance incombe au voyageur conformément à l'article 15 que si ce dommage est causé par une faute du transporteur. Les autres articles du Titre IV, à l'exception de l'article 51, et le Titre VI ne sont pas applicables dans ce cas.

Article 34

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

Lorsque le transporteur est responsable en vertu de l'article 33, § 1, il doit réparer le dommage jusqu'à concurrence de 1 400 unités de compte pour chaque voyageur.

Article 35

Exonération de responsabilité

Le transporteur n'est pas responsable, à l'égard du voyageur, du dommage résultant du fait que le voyageur ne se conforme pas aux prescriptions des douanes ou d'autres autorités administratives.

or damage to, articles which the passenger had on him or with him as hand luggage; this shall apply also to animals which the passenger had brought with him. Article 26 shall apply mutatis mutandis.

§ 2 In other respects, the carrier shall not be liable for the total or partial loss of, or damage to, articles, hand luggage or animals the supervision of which is the responsibility of the passenger in accordance with Article 15, unless this loss or damage is caused by the fault of the carrier. The other Articles of Title IV, with exception of Article 51, and Title VI shall not apply in this case.

Article 34

Limit of damages in case of loss of or damage to articles

When the carrier is liable under Article 33 § 1, he must pay compensation up to a limit of 1,400 units of account per passenger.

Article 35

Exclusion of liability

The carrier shall not be liable to the passenger for loss or damage arising from the fact that the passenger does not conform to the formalities required by customs or other administrative authorities.

av eller skada på ett föremål som den resande hade på sig eller medförde som handresgods. Detta skall också gälla för djur som den resande tagit med sig. Artikel 26 skall också tillämpas här.

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

Artikel 34

Begränsning av ersättningen vid förlust av föremål eller sakeskada

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

Artikel 35

Ansvarsbefrielse

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

Section 2
Bagages

Article 36
Fondement de la responsabilité

§ 1 Le transporteur est responsable du dommage résultant de la perte totale ou partielle et de l'avarie des bagages survenues à partir de la prise en charge par le transporteur jusqu'à la livraison ainsi que du retard à la livraison.

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

§ 3 Le transporteur est déchargé de cette responsabilité dans la mesure où la perte ou l'avarie résulte des risques particuliers inhérents à un ou plusieurs des faits ci-après:

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

Article 37
Charge de la preuve

§ 1 La preuve que la perte, l'avarie ou le retard à la livraison, a eu pour cause un des faits prévus à l'article 36, § 2, incombe au transporteur.

Section 2
Registered luggage

Article 36
Basis of liability

§ 1 The carrier shall be liable for loss or damage resulting from the total or partial loss of, or damage to, registered luggage between the time of taking over by the carrier and the time of delivery as well as from delay in delivery.

§ 2 The carrier shall be relieved of this liability to the extent that the loss, damage or delay in delivery was caused by a fault of the passenger, by an order given by the passenger other than as a result of the fault of the carrier, by an inherent defect in the registered luggage or by circumstances which the carrier could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent.

§ 3 The carrier shall be relieved of this liability to the extent that the loss or damage arises from the special risks inherent in one or more of the following circumstances:

- a) the absence or inadequacy of packing,
- b) the special nature of the luggage,
- c) the consignment as luggage of articles not acceptable for carriage.

Article 37
Burden of proof

§ 1 The burden of proving that the loss, damage or delay in delivery was due to one of the causes specified in Article 36 § 2 shall lie on the carrier.

Avsnitt 2
Inskrivet resgodset

Artikel 36
Förutsättningar för ansvar

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

§ 2 Transportören skall vara fri från detta ansvar 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 transportörens sida, på fel i själva resgodset eller på omständigheter som transportören inte hade kunnat undgå eller förebygga följderna av.

§ 3 Transportören skall vara fri från detta ansvar om förlusten eller skadan härrör från en sådan särskild risk som är förbunden med ett eller flera av följande förhållanden:

- a) Avsaknad av förpackning eller bristfällig förpackning.
- b) Resgodsets särskilda beskaffenhet.
- c) Inlämning av föremål som inte transporteras som inskrivet resgodset.

Artikel 37
Bevisskyldighet

§ 1 Det är transportörens sak att visa att förlusten, skadan eller dröjsmålet har orsakats av ett sådant förhållande som anges i artikel 36 § 2.

§ 2 Lorsque le transporteur établit que la perte ou l'avarie a pu résulter, étant donné les circonstances de fait, d'un ou de plusieurs des risques particuliers prévus à l'article 36, § 3, il y a présomption qu'elle en résulte. L'ayant droit conserve toutefois le droit de prouver que le dommage n'a pas eu pour cause, totalement ou partiellement, l'un de ces risques.

Article 38

Transporteurs subséquents

Lorsqu'un transport faisant l'objet d'un contrat de transport unique est effectué par plusieurs transporteurs subséquents, chaque transporteur, prenant en charge les bagages avec le bulletin de bagages ou le véhicule avec le bulletin de transport, participe, quant à l'acheminement des bagages ou au transport des véhicules, au contrat de transport conformément aux stipulations du bulletin de bagages ou du bulletin de transport et assume les obligations qui en découlent. Dans ce cas, chaque transporteur répond de l'exécution du transport sur le parcours total jusqu'à la livraison.

Article 39

Transporteur substitué

§ 1 Lorsque le transporteur a confié, en tout ou en partie, l'exécution du transport à un transporteur substitué, que ce soit ou non dans l'exercice d'une faculté qui lui est reconnue dans le contrat de transport, le transporteur n'en demeure pas moins responsable de la totalité du transport.

§ 2 Toutes les dispositions des présentes Règles uniformes régissant la responsabilité du

§ 2 When the carrier establishes that, having regard to the circumstances of a particular case, the loss or damage could have arisen from one or more of the special risks referred to in Article 36 § 3, it shall be presumed that it did so arise. The person entitled shall, however, have the right to prove that the loss or damage was not attributable either wholly or in part to one of those risks.

Article 38

Successive carriers

If carriage governed by a single contract is performed by several successive carriers, each carrier, by the very act of taking over the luggage with the luggage registration voucher or the vehicle with the carriage voucher, shall become a party to the contract of carriage in respect of the forwarding of luggage or the carriage of vehicles, in accordance with the terms of the luggage registration voucher or of the carriage voucher and shall assume the obligations arising therefrom. In such a case each carrier shall be responsible for the carriage over the entire route up to delivery.

Article 39

Substitute carrier

§ 1 Where the carrier has entrusted the performance of the carriage, in whole or in part, to a substitute carrier, whether or not in pursuance of a right under the contract of carriage to do so, the carrier shall nevertheless remain liable in respect of the entire carriage.

§ 2 All the provisions of these Uniform Rules governing the liability of the carrier shall apply

§ 2 Om transportören visar att förlusten eller skadan med hänsyn till de föreliggande omständigheterna kan vara en följd av en eller flera av de särskilda risker som anges i artikel 36 § 3, skall det antas att så är fallet. Den som har rätt till ersättning får dock visa att förlusten eller skadan inte alls eller inte uteslutande är en följd av en sådan risk.

Artikel 38

Efterföljande transportörer

När en transport som omfattas av ett enda transportavtal utförs av flera efterföljande transportörer blir varje transportör i och med mottagandet av resgodset med resgodsbeviset eller fordonet med transportdokumentet part i avtalet, såvitt avser transport av resgodset eller fordonet, i enlighet med villkoren i resgodsbeviset eller transportdokumentet och tar på sig de skyldigheter som följer av detta. I ett sådant fall skall varje transportör vara ansvarig för transporten hela vägen intill utlämningen.

Artikel 39

Faktisk transportör

§ 1 När en transportör helt eller delvis har anförtrott transporten till en faktisk transportör, oavsett om detta sker i enlighet med en möjlighet som medges i transportavtalet eller ej, skall transportören vara ansvarig för hela transporten.

§ 2 Alla bestämmelser i dessa enhetliga rättsregler som rör transportörens ansvar skall även

transporteur s'appliquent également à la responsabilité du transporteur substitué pour le transport effectué par ses soins. Les articles 48 et 52 s'appliquent lorsqu'une action est intentée contre les agents et toutes autres personnes au service desquelles le transporteur substitué recourt pour l'exécution du transport.

§ 3 Toute convention particulière par laquelle le transporteur assume des obligations qui ne lui incombent pas en vertu des présentes Règles uniformes, ou renonce à des droits qui lui sont conférés par ces Règles uniformes, est sans effet à l'égard du transporteur substitué qui ne l'a pas acceptée expressément et par écrit. Que le transporteur substitué ait ou non accepté cette convention, le transporteur reste néanmoins lié par les obligations ou les renoncements qui résultent de ladite convention particulière.

§ 4 Lorsque et pour autant que le transporteur et le transporteur substitué sont responsables, leur responsabilité est solidaire.

§ 5 Le montant total de l'indemnité dû par le transporteur, le transporteur substitué ainsi que leurs agents et les autres personnes au service desquelles ils recourent pour l'exécution du transport, n'excède pas les limites prévues aux présentes Règles uniformes.

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

also to the liability of the substitute carrier for the carriage performed by him. Articles 48 and 52 shall apply if an action is brought against the servants or any other persons whose services the substitute carrier makes use of for the performance of the carriage.

§ 3 Any special agreement under which the carrier assumes obligations not imposed by these Uniform Rules or waives rights conferred by these Uniform Rules shall be of no effect in respect of the substitute carrier who has not accepted it expressly and in writing. Whether or not the substitute carrier has accepted it, the carrier shall nevertheless remain bound by the obligations or waivers resulting from such special agreement.

§ 4 Where and to the extent that both the carrier and the substitute carrier are liable, their liability shall be joint and several.

§ 5 The aggregate amount of compensation payable by the carrier, the substitute carrier and their servants and other persons whose services they make use of for the performance of the carriage shall not exceed the limits provided for in these Uniform Rules.

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

tillämpas på den faktiska transportörens ansvar för den transport denne utför. Artiklarna 48 och 52 skall tillämpas när talan förs mot de anställda eller andra personer vilkas tjänster den faktiska transportören anlitar för att utföra transporten.

§ 3 Särskilda överenskommelser genom vilka transportören åtar sig förpliktelser som inte krävs enligt dessa enhetliga rättsregler eller avstår från rättigheter som följer av dessa enhetliga rättsregler skall inte gälla gentemot en faktisk transportör som inte uttryckligen och skriftligen har godtagit dem. Oavsett om den faktiska transportören har godtagit en överenskommelse eller ej skall transportören vara bunden av de skyldigheter eller avståenden som följer av den.

§ 4 När och i den mån både transportören och den faktiska transportören är ansvariga skall ansvaret vara solidariskt.

§ 5 Det sammanlagda ersättningsbelopp som skall betalas av transportören eller den faktiska transportören samt deras anställda eller andra personer vilkas tjänster de anlitar för att utföra transporten, skall inte överskrida de gränser som anges i dessa enhetliga rättsregler.

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

Article 40
Présomption de perte

§ 1 L'ayant droit peut, sans avoir à fournir d'autres preuves, considérer un colis comme perdu quand il n'a pas été livré ou tenu à sa disposition dans les quatorze jours qui suivent la demande de livraison présentée conformément à l'article 22, § 3.

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

§ 3 Dans les trente jours qui suivent la réception de l'avis visé au § 2, l'ayant droit peut exiger que le colis lui soit livré. Dans ce cas, il doit payer les frais afférents au transport du colis depuis le lieu d'expédition jusqu'à celui où a lieu la livraison et restituer l'indemnité reçue, déduction faite, le cas échéant, des frais qui auraient été compris dans cette indemnité. Néanmoins, il conserve ses droits à indemnité pour retard à la livraison prévus à l'article 43.

§ 4 Si le colis retrouvé n'a pas été réclamé dans le délai prévu au § 3 ou si le colis est retrouvé plus d'un an après la demande de livraison, le transporteur en dispose conformément aux lois et prescriptions en vigueur au lieu où se trouve le colis.

Article 40
Presumption of loss

§ 1 The person entitled may, without being required to furnish further proof, consider an item of luggage as lost when it has not been delivered or placed at his disposal within fourteen days after a request for delivery has been made in accordance with Article 22 § 3.

§ 2 If an item of luggage deemed to have been lost is recovered within one year after the request for delivery, the carrier must notify the person entitled if his address is known or can be ascertained.

§ 3 Within thirty days after receipt of a notification referred to in § 2, the person entitled may require the item of luggage to be delivered to him. In that case he must pay the charges in respect of carriage of the item from the place of consignment to the place where delivery is effected and refund the compensation received less, where appropriate, any costs included therein. Nevertheless he shall retain his rights to claim compensation for delay in delivery provided for in Article 43.

§ 4 If the item of luggage recovered has not been claimed within the period stated in § 3 or if it is recovered more than one year after the request for delivery, the carrier shall dispose of it in accordance with the laws and prescriptions in force at the place where the item of luggage is situated.

Artikel 40
Antagande att resgodis har gått förlorat

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

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

§ 3 Inom 30 dagar från det att den som har rätt till godset har fått den underrättelse som avses i § 2 får han begära att kollit lämnas ut till honom. I ett sådant fall är han skyldig att betala kostnaderna för kollits transport från inlämningsplatsen till den plats där utlämningen sker och att betala tillbaka den ersättning som han har fått, i förekommande fall med avdrag för de kostnader som kan ha räknats in i ersättningen. Han skall dock behålla rätten till ersättning för dröjsmål med utlämningen enligt artikel 43.

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

*Article 41**Indemnité en cas de perte*

§ 1 En cas de perte totale ou partielle des bagages, le transporteur doit payer, à l'exclusion de tous autres dommages-intérêts :

- a) si le montant du dommage est prouvé, une indemnité égale à ce montant sans qu'elle excède toutefois 80 unités de compte par kilogramme manquant de masse brute ou 1 200 unités de compte par colis;
- b) si le montant du dommage n'est pas prouvé, une indemnité forfaitaire de 20 unités de compte par kilogramme manquant de masse brute ou de 300 unités de compte par colis.

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

§ 2 Le transporteur doit restituer, en outre, le prix pour le transport des bagages et les autres sommes déboursées en relation avec le transport du colis perdu ainsi que les droits de douane et les droits d'accise déjà acquittés.

*Article 42**Indemnité en cas d'avarie*

§ 1 En cas d'avarie des bagages, le transporteur doit payer, à l'exclusion de tous autres dommages-intérêts, une indemnité équivalente à la dépréciation des bagages.

§ 2 L'indemnité n'excède pas:

*Article 41**Compensation for loss*

§ 1 In case of total or partial loss of registered luggage, the carrier must pay, to the exclusion of all other damages:

- a) if the amount of the loss or damage suffered is proved, compensation equal to that amount but not exceeding 80 units of account per kilogram of gross mass short or 1 200 units of account per item of luggage;
- b) if the amount of the loss or damage suffered is not established, liquidated damages of 20 units of account per kilogram of gross mass short or 300 units of account per item of luggage.

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

§ 2 The carrier must in addition refund the charge for the carriage of luggage and the other sums paid in relation to the carriage of the lost item as well as the customs duties and excise duties already paid.

*Article 42**Compensation for damage*

§ 1 In case of damage to registered luggage, the carrier must pay compensation equivalent to the loss in value of the luggage, to the exclusion of all other damages.

§ 2 The compensation shall not exceed :

*Artikel 41**Ersättning vid förlust*

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

- a) om skadans storlek är visad, en ersättning som motsvarar skadan, dock högst 80 beräkningsenheter per kilogram av förlusten i bruttovikt eller 1 200 beräkningsenheter per kolli,
- b) om skadans storlek inte är visad, en ersättning med sammanlagt 20 beräkningsenheter per kilogram av förlusten i bruttovikt eller 300 beräkningsenheter per kolli.

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

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

*Artikel 42**Ersättning vid skada*

§ 1 När inskrivet resgodis har skadats skall transportören betala ersättning motsvarande minskningen av resgodsets värde, men inget ytterligare skadestånd.

§ 2 Ersättningen skall inte överstiga följande belopp:

- | | | |
|--|---|---|
| a) si la totalité des bagages est dépréciée par l'avarie, le montant qu'elle aurait atteint en cas de perte totale; | a) if all the luggage has lost value through damage, the amount which would have been payable in case of total loss; | a) Om allt resgodset har minskat i värde till följd av skadan, det belopp som skulle ha betalats om resgodset hade gått förlorat. |
| 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. | b) if only part of the luggage has lost value through damage, the amount which would have been payable had that part been lost. | b) Om endast en del av resgodset har minskat i värde till följd av skadan, det belopp som skulle ha betalats om denna del hade gått förlorat. |

*Article 43**Indemnité en cas de retard à la livraison*

§ 1 En cas de retard à la livraison des bagages, le transporteur doit payer, par période indivisible de vingt-quatre heures à compter de la demande de livraison, mais avec un maximum de quatorze jours :

- a) si l'ayant droit prouve qu'un dommage, y compris une avarie, en est résulté, une indemnité égale au montant du dommage jusqu'à un maximum de 0,80 unité de compte par kilogramme de masse brute des bagages ou de 14 unités de compte par colis, livrés en retard;
- b) si l'ayant droit ne prouve pas qu'un dommage en est résulté, une indemnité forfaitaire de 0,14 unité de compte par kilogramme de masse brute des bagages ou de 2,80 unités de compte par colis, livrés en retard.

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

*Article 43**Compensation for delay in delivery*

§ 1 In case of delay in delivery of registered luggage, the carrier must pay in respect of each whole period of twenty-four hours after delivery has been requested, but subject to a maximum of fourteen days:

- a) if the person entitled proves that loss or damage has been suffered thereby, compensation equal to the amount of the loss or damage, up to a maximum of 0.80 units of account per kilogram of gross mass of the luggage or 14 units of account per item of luggage, delivered late;
- b) if the person entitled does not prove that loss or damage has been suffered thereby, liquidated damages of 0.14 units of account per kilogram of gross mass of the luggage or 2.80 units of account per item of luggage, delivered late,

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

*Artikel 43**Ersättning vid dröjsmål med utlämningen*

§ 1 Vid dröjsmål med utlämningen av inskrivet resgods skall transportören för varje påbörjad 24-timmarsperiod räknat från den tidpunkt då resgodset begärdes utlämnat, dock högst för 14 dagar, betala ersättning enligt följande:

- a) Om den som har rätt till godset visar att skada, varmed förstås även skada på själva resgodset, har uppkommit genom dröjsmålet, betalas en ersättning som motsvarar skadan upp till högst 0,80 beräkningsenheter per kilogram av bruttovikten av det för sent utlämnade resgodset, eller 14 beräkningsenheter för varje kolli.
- b) Om den som har rätt till godset inte visar att skada har uppkommit genom dröjsmålet, betalas en ersättning på sammanlagt 0,14 beräkningsenheter per kilogram av bruttovikten av det för sent utlämnade resgodset, eller 2,80 beräkningsenheter för varje kolli.

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

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

§ 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 prévue à l'article 42.

§ 5 En aucun cas, le cumul de l'indemnité prévue au § 1 avec celles prévues aux articles 41 et 42 ne donne lieu au paiement d'une indemnité excédant celle qui serait due en cas de perte totale des bagages.

Section 3
Véhicules

Article 44
Indemnité en cas de retard

§ 1 En cas de retard dans le chargement pour une cause imputable au transporteur ou de retard à la livraison d'un véhicule, le transporteur doit payer, lorsque l'ayant droit prouve qu'un dommage en est résulté, une indemnité dont le montant n'excède pas le prix du transport.

§ 2 Si l'ayant droit renonce au contrat de transport, en cas de retard dans le chargement pour une cause imputable au transporteur, le prix du transport est remboursé à l'ayant droit. En outre, celui-ci peut réclamer,

§ 2 In case of total loss of luggage, the compensation provided for in § 1 shall not be payable in addition to that provided for in Article 41.

§ 3 In case of partial loss of luggage, the compensation provided for in § 1 shall be payable in respect of that part of the luggage which has not been lost.

§ 4 In case of damage to luggage not resulting from delay in delivery the compensation provided for in § 1 shall, where appropriate, be payable in addition to that provided for in Article 42.

§ 5 In no case shall the total of compensation provided for in § 1 together with that payable under Articles 41 and 42 exceed the compensation which would be payable in case of total loss of the luggage.

Section 3
Vehicles

Article 44
Compensation for delay

§ 1 In case of delay in loading for a reason attributable to the carrier or delay in delivery of a vehicle, the carrier must, if the person entitled proves that loss or damage has been suffered thereby, pay compensation not exceeding the amount of the carriage charge.

§ 2 If, in case of delay in loading for a reason attributable to the carrier, the person entitled elects not to proceed with the contract of carriage, the carriage charge shall be refunded to him. In addition the person entitled may, if

§ 2 Om resgodset har gått helt förlorat skall ersättning enligt § 1 inte betalas utöver ersättningen enligt artikel 41.

§ 3 Om en del av resgodset har gått förlorat skall ersättning enligt § 1 endast betalas för den del som inte gått förlorat.

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

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

Avsnitt 3
Fordon

Artikel 44
Ersättning vid försening

§ 1 Om lastningen av ett fordon blir försenad till följd av en omständighet som kan hänföras till transportören eller om utlämningen av fordonet blir fördröjd skall transportören, om den som har rätt till fordonet visar att det inträffade har medfört skada, ersätta skadan upp till det belopp som motsvarar transportavgiften.

§ 2 Om den som har rätt till fordonet häver transportavtalet på grund av att lastning inte sker i rätt tid till följd av en omständighet som kan hänföras till transportören, skall transportavgiften betalas tillbaka till

lorsqu'il prouve qu'un dommage est résulté de ce retard, une indemnité dont le montant n'excède pas le prix du transport.

Article 45
Indemnité en cas de perte

En cas de perte totale ou partielle d'un véhicule, l'indemnité à payer à l'ayant droit pour le dommage prouvé est calculée d'après la valeur usuelle du véhicule. Elle n'excède pas 8 000 unités de compte. Une remorque avec ou sans chargement est considérée comme un véhicule indépendant.

Article 46
Responsabilité en ce qui concerne d'autres objets

§ 1 En ce qui concerne les objets laissés dans le véhicule ou se trouvant dans des coffres (p. ex. coffres à bagages ou à skis), solidement arrimés au véhicule, le transporteur n'est responsable que du dommage causé par sa faute. L'indemnité totale à payer n'excède pas 1 400 unités de compte.

§ 2 En ce qui concerne les objets arrimés à l'extérieur du véhicule y compris les coffres visés au § 1, le transporteur n'est responsable que s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission que le transporteur a commis, soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résultera probablement.

he proves that loss or damage has been suffered as a result of the delay, claim compensation not exceeding the carriage charge.

Article 45
Compensation for loss

In case of total or partial loss of a vehicle the compensation payable to the person entitled for the loss or damage proved shall be calculated on the basis of the usual value of the vehicle. It shall not exceed 8 000 units of account. A loaded or unloaded trailer shall be considered as a separate vehicle.

Article 46
Liability in respect of other articles

§ 1 In respect of articles left inside the vehicle or situated in boxes (e.g. luggage or ski boxes) fixed to the vehicle, the carrier shall be liable only for loss or damage caused by his fault. The total compensation payable shall not exceed 1 400 units of account.

§ 2 So far as concerns articles stowed on the outside of the vehicle, including the boxes referred to in § 1, the carrier shall be liable in respect of articles placed on the outside of the vehicle only if it is proved that the loss or damage results from an act or omission, which the carrier has committed either with intent to cause such a loss or damage or recklessly and with knowledge that such loss or damage would probably result.

honom. Om han visar att han lidit skada genom dröjsmålet får han dessutom kräva ersättning upp till det belopp som motsvarar transportavgiften.

Artikel 45
Ersättning vid förlust

Om ett fordon går helt eller delvis förlorat skall ersättningen för visad skada till den som har rätt till fordonet beräknas efter fordonets bruksvärde. Den skall dock inte överstiga 8 000 beräkningsenheter. Ett släpfordon med eller utan last skall betraktas som ett särskilt fordon.

Artikel 46
Ansvar i fråga om andra föremål

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

§ 2 I fråga om föremål som har spänts fast på utsidan av fordonet inbegripet de bagageutrymmen som avses i § 1 skall transportören vara ansvarig för sådan skada endast om det visas att skadan orsakats genom handling eller underlåtenhet antingen i avsikt att vålla en sådan skada eller hänsynslöst och med insikt att en sådan skada sannolikt skulle uppkomma.

Article 47
Droit applicable

Sous réserve des dispositions de la présente Section, les dispositions de la Section 2 relatives à la responsabilité pour les bagages s'appliquent aux véhicules.

Chapitre IV
Dispositions communes

Article 48
Déchéance du droit d'invoquer les limites de responsabilité

Les limites de responsabilité prévues aux présentes Règles uniformes ainsi que les dispositions du droit national qui limitent les indemnités à un montant déterminé, ne s'appliquent pas, s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission que le transporteur a commis, soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résultera probable-ment.

Article 49
Conversion et intérêts

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

§ 2 L'ayant droit peut demander des intérêts de l'indemnité, calculés à raison de cinq pour cent l'an, à partir du jour de la réclamation prévue à l'article 55 ou, s'il n'y a pas eu de réclamation, du jour de la demande en justice.

Article 47
Applicable law

Subject to the provisions of this Section, the provisions of Section 2 relating to liability for luggage shall apply to vehicles.

Chapter IV
Common Provisions

Article 48
Loss of right to invoke the limits of liability

The limits of liability provided for in these Uniform Rules as well as the provisions of national law, which limit the compensation to a fixed amount, shall not apply if it is proved that the loss or damage results from an act or omission, which the carrier has committed either with intent to cause such loss or damage, or recklessly and with knowledge that such loss or damage would probably result.

Article 49
Conversion and interest

§ 1 Where the calculation of compensation requires the conversion of sums expressed in foreign currency, conversion shall be at the exchange rate applicable on the day and at the place of payment of the compensation.

§ 2 The person entitled may claim interest on compensation, calculated at five per cent per annum, from the day of the claim provided for in Article 55 or, if no such claim has been made, from the day on which legal proceedings were instituted.

Artikel 47
Tillämplig rätt

Om inte annat sägs i detta avsnitt, skall bestämmelserna i avsnitt 2 om ansvar för in-skrivet resgodis vara tillämpliga på fordon.

Kapitel IV
Allmänna bestämmelser

Artikel 48
Förlust av rätt att åberopa begränsning av skadeståndsansvar

De begränsningar av skadeståndsansvaret som föreskrivs i dessa enhetliga rättsregler samt de bestämmelser i nationell rätt som begränsar ersättningen till ett fastställt belopp skall inte tillämpas om det visas att transportören orsakat skadan genom handling eller underlåtenhet antingen i avsikt att vålla en sådan skada eller hänsynslöst och med insikt att en sådan skada sannolikt skulle uppkomma.

Artikel 49
Omräkning och ränta

§ 1 När beräkningen av ersättning medför omräkning av belopp i utländsk valuta skall beräkningen göras enligt kursen den dag och på den plats där ersättningen betalas.

§ 2 Den som har rätt till ersättning får kräva ränta på ersättningsbeloppet med fem procent per år från och med den dag då krav framställdes enligt artikel 55 eller, om något krav inte framställdes, från och med den dag då talan väcks vid domstol.

§ 3 Toutefois, pour les indemnités dues en vertu des articles 27 et 28, les intérêts ne courent que du jour où les faits qui ont servi à la détermination du montant de l'indemnité se sont produits, si ce jour est postérieur à celui de la réclamation ou de la demande en justice.

§ 4 En ce qui concerne les bagages, les intérêts ne sont dus que si l'indemnité excède 16 unités de compte par bulletin de bagages.

§ 5 En ce qui concerne les bagages, si l'ayant droit ne remet pas au transporteur, dans un délai convenable qui lui est fixé, les pièces justificatives nécessaires pour la liquidation définitive de la réclamation, les intérêts ne courent pas entre l'expiration du délai fixé et la remise effective de ces pièces.

Article 50
Responsabilité en cas d'accident
nucléaire

Le transporteur est déchargé de la responsabilité qui lui incombe en vertu des présentes Règles uniformes lorsque le dommage a été causé par un accident nucléaire et qu'en application des lois et prescriptions d'un Etat réglant la responsabilité dans le domaine de l'énergie nucléaire, l'exploitant d'une installation nucléaire ou une autre personne qui lui est substituée est responsable de ce dommage.

§ 3 However, in the case of compensation payable pursuant to Articles 27 and 28, interest shall accrue only from the day on which the events relevant to the assessment of the amount of compensation occurred, if that day is later than that of the claim or the day when legal proceedings were instituted.

§ 4 In the case of luggage, interest shall only be payable if the compensation exceeds 16 units of account per luggage registration voucher.

§ 5 In the case of luggage, if the person entitled does not submit to the carrier, within a reasonable time allotted to him, the supporting documents required for the amount of the claim to be finally settled, no interest shall accrue between the expiry of the time allotted and the actual submission of such documents.

Article 50
Liability in case of nuclear
incidents

The carrier shall be relieved of liability pursuant to these Uniform Rules for loss or damage caused by a nuclear incident when the operator of a nuclear installation or another person who is substituted for him is liable for the loss or damage pursuant to the laws and prescriptions of a State governing liability in the field of nuclear energy.

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

§ 4 I fråga om inskrivet resgods skall ränta betalas endast om ersättningsbeloppet överstiger 16 beräkningsenheter per resgodsbevis.

§ 5 Om den som har rätt till ersättning för inskrivet resgods inte inom en skälig fastställd tidsfrist till transportören överlämnar de styrkande handlingar som krävs för att kunna slutföra behandlingen av hans krav, skall ränta inte betalas för tiden från det att tidsfristen går ut till dess att handlingarna överlämnas.

Artikel 50
Ansvar vid atomolycka

Transportören skall vara fri från det ansvar som föreskrivs i dessa enhetliga rättsregler, om skadan har orsakats av en atomolycka, och ägaren till atomanläggningen eller någon annan i dennes ställe är ansvarig för skadan enligt en stats lagar och bestämmelser om ansvar på atomenergiområdet.

*Article 51**Personnes dont répond le transporteur*

Le transporteur est responsable de ses agents et des autres personnes au service desquelles il recourt pour l'exécution du transport lorsque ces agents ou ces autres personnes agissent dans l'exercice de leurs fonctions. Les gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire sur laquelle est effectué le transport sont considérés comme des personnes au service desquelles le transporteur recourt pour l'exécution du transport.

*Article 52**Autres actions*

§ 1 Dans tous les cas où les présentes Règles uniformes s'appliquent, toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée contre le transporteur que dans les conditions et limitations de ces Règles uniformes.

§ 2 Il en est de même pour toute action exercée contre les agents et les autres personnes dont le transporteur répond en vertu de l'article 51.

*Titre V**Responsabilité du voyageur**Article 53**Principes particuliers de responsabilité*

Le voyageur est responsable envers le transporteur pour tout dommage :

*Article 51**Persons for whom the carrier is liable*

The carrier shall be liable for his servants and other persons whose services he makes use of for the performance of the carriage, when these servants and other persons are acting within the scope of their functions. The managers of the railway infrastructure on which the carriage is performed shall be considered as persons whose services the carrier makes use of for the performance of the carriage.

*Article 52**Other actions*

§ 1 In all cases where these Uniform Rules shall apply, any action in respect of liability, on whatever grounds, may be brought against the carrier only subject to the conditions and limitations laid down in these Uniform Rules.

§ 2 The same shall apply to any action brought against the servants and other persons for whom the carrier is liable pursuant to Article 51.

*Title V**Liability of the Passenger**Article 53**Special principles of liability*

The passenger shall be liable to the carrier for any loss or damage

*Artikel 51**Personer som transportören ansvarar för*

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

*Artikel 52**Andra grunder för anspråk*

§ 1 I de fall där dessa enhetliga rättsregler är tillämpliga får anspråk på ersättning, oavsett vilken grund som åberopas, göras gällande mot transportören endast under de förutsättningar och med de begränsningar som föreskrivs i dessa enhetliga rättsregler.

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

*Avdelning V**Den resandes ansvar**Artikel 53**Särskilda principer för ansvar*

Den resande skall vara ansvarig gentemot transportören för sådana skador

- | | | |
|--|--|---|
| <p>a) résultant du non respect de ses obligations en vertu</p> <p>1. des articles 10, 14 et 20, des dispositions particulières pour le transport des véhicules, contenues dans les Conditions générales de transport, ou</p> <p>3. du Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID), ou</p> <p>b) causé par les objets ou les animaux qu'il prend avec lui,</p> <p>à moins qu'il ne prouve que le dommage a été causé par des circonstances qu'il ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier, en dépit du fait qu'il a fait preuve de la diligence exigée d'un voyageur consciencieux. Cette disposition n'affecte pas la responsabilité qui peut incombier au transporteur en vertu des articles 26 et 33, § 1.</p> | <p>a) resulting from failure to fulfil his obligations pursuant to</p> <p>1. Articles 10, 14 and 20, the special provisions for the carriage of vehicles, contained in the General Conditions of Carriage, or</p> <p>3. the Regulation concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Rail (RID), or</p> <p>b) caused by articles and animals that he brings with him,</p> <p>unless he proves that the loss or damage was caused by circumstances that he could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent, despite the fact that he exercised the diligence required of a conscientious passenger. This provision shall not affect the liability of the carrier pursuant to Articles 26 and 33 § 1.</p> | <p>a) som uppstår till följd av att den resande underlåtit att fullgöra sina skyldigheter enligt</p> <p>1. artiklarna 10, 14 och 20, de särskilda bestämmelserna för transport av fordon som ingår i de allmänna transportvillkoren, eller</p> <p>3. reglementet om internationell järnvägstransport av farligt gods (RID), eller</p> <p>b) som orsakats av föremål och djur som han för med sig.</p> <p>Den resande skall inte vara ansvarig gentemot transportören om han styrker att skadan orsakats av omständigheter som han inte hade kunnat undgå eller förebygga följderna av, även om han hade iakttagit den omsorg som krävs av en ansvarsmedveten resande. Denna bestämmelse skall inte påverka transportörens ansvar enligt artiklarna 26 och 33 § 1.</p> |
|--|--|---|

Titre VI
Exercice des droits

Article 54
Constatation de perte partielle ou d'avarie

§ 1 Lorsqu'une perte partielle ou une avarie d'un objet transporté sous la garde du transporteur (bagages, véhicules) est découverte ou présumée par le transporteur ou que l'ayant droit en allègue l'existence, le transporteur doit dresser sans délai et, si possible, en présence de l'ayant droit, un procès-verbal constatant, suivant la nature du dommage, l'état de l'objet, et, autant que possible, l'importance du dommage, sa cause et le moment où il s'est produit.

Title VI
Assertion of Rights

Article 54
Ascertainment of partial loss or damage

§ 1 When partial loss of, or damage to, an article carried in the charge of the carrier (luggage, vehicles) is discovered or presumed by the carrier or alleged by the person entitled, the carrier must without delay, and if possible in the presence of the person entitled, draw up a report stating, according to the nature of the loss or damage, the condition of the article and, as far as possible, the extent of the loss or damage, its cause and the time of its occurrence.

Avdelning VI
Framställande av anspråk

Artikel 54
Fastställelse av att egendom har skadats eller delvis gått förlorat

§ 1 Om transportören upptäcker eller får anledning att anta att egendom (resgods, fordon) som transporteras genom transportörens försorg har skadats eller delvis gått förlorad, eller om den som har rätt till egendomen påstår att så är fallet, skall transportören genast och om möjligt i dennes närvaro upprätta en rapport som alltefter förlustens eller skadans art redovisar egendomens tillstånd och så noga som möjligt anger skadans omfattning, dess orsak och tidpunkten då den inträffade.

§ 2 Une copie du procès-verbal de constatation doit être remise gratuitement à l'ayant droit.

§ 3 Lorsque l'ayant droit n'accepte pas les constatations du procès-verbal, il peut demander que l'état des bagages ou du véhicule ainsi que la cause et le montant du dommage soient constatés par un expert nommé par les parties au contrat de transport ou par voie judiciaire. La procédure est soumise aux lois et prescriptions de l'Etat où la constatation a lieu.

Article 55
Réclamations

§ 1 Les réclamations relatives à la responsabilité du transporteur en cas de mort et de blessures de voyageurs doivent être adressées par écrit au transporteur contre qui l'action judiciaire peut être exercée. Dans le cas d'un transport faisant l'objet d'un contrat unique et effectué par des transporteurs subséquents, les réclamations peuvent également être adressées au premier ou au dernier transporteur ainsi qu'au transporteur ayant dans l'Etat de domicile ou de résidence habituelle du voyageur son siège principal ou la succursale ou l'établissement qui a conclu le contrat de transport.

§ 2 Les autres réclamations relatives au contrat de transport doivent être adressées par écrit au transporteur désigné à l'article 56, §§ 2 et 3.

§ 3 Les pièces que l'ayant droit juge utile de joindre à la réclamation doivent être présentées soit en originaux, soit en copies, le cas échéant, dûment certifiées conformes si le transporteur le

§ 2 A copy of the report must be supplied free of charge to the person entitled.

§ 3 Should the person entitled not accept the findings in the report, he may request that the condition of the luggage or vehicle and the cause and amount of the loss or damage be ascertained by an expert appointed either by the parties to the contract of carriage or by a court or tribunal. The procedure to be followed shall be governed by the laws and prescriptions of the State in which such ascertainment takes place.

Article 55
Claims

§ 1 Claims relating to the liability of the carrier in case of death of, or personal injury to, passengers must be addressed in writing to the carrier against whom an action may be brought. In the case of a carriage governed by a single contract and performed by successive carriers the claims may also be addressed to the first or the last carrier as well as to the carrier having his principal place of business or the branch or agency which concluded the contract of carriage in the State where the passenger is domiciled or habitually resident.

§ 2 Other claims relating to the contract of carriage must be addressed in writing to the carrier specified in Article 56 §§ 2 and 3.

§ 3 Documents which the person entitled thinks fit to submit with the claim shall be produced either in the original or as copies, where appropriate, the copies duly certified if the carrier

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

§ 3 Om den som har rätt till egendomen inte godtar uppgifterna i rapporten, kan han begära att resgodsets eller fordonets tillstånd samt skadans orsak och omfattning skall fastställas av en sakkunnig som utses av avtalsparterna eller på rättslig väg. Förfarandet skall genomföras i enlighet med lagar och bestämmelser i den stat där utredningen äger rum.

Artikel 55
Ersättningsanspråk

§ 1 Ersättningsanspråk med anledning av transportörens ansvar i fall då resande dödas eller skadas skall framställas skriftligen till den transportör mot vilken talan kan väckas. Om en transport som omfattas av ett enda transportavtal genomförs av efterföljande transportörer, får anspråk även riktas mot den första eller sista transportören samt mot den transportör som har sitt huvudkontor eller den filial eller agentur som ingått transportavtalet i den stat där den resande har sitt hemvist eller är stadigvarande bosatt.

§ 2 Andra anspråk med anledning av ett transportavtal skall vara skriftliga och ställas till den transportör som anges i artikel 56 §§ 2 och 3.

§ 3 Handlingar som den som har rätt till ersättning önskar foga till ersättningsanspråket skall inges i original eller i kopia, som om transportören så begär skall vara styrkt. Vid

demande. Lors du règlement de la réclamation, le transporteur peut exiger la restitution du titre de transport, du bulletin de bagages et du bulletin de transport.

Article 56
Transporteurs qui peuvent être actionnés

§ 1 L'action judiciaire fondée sur la responsabilité du transporteur en cas de mort et de blessures de voyageurs ne peut être exercée que contre un transporteur responsable au sens de l'article 26, § 5.

§ 2 Sous réserve du § 4, les autres actions judiciaires des voyageurs fondées sur le contrat de transport peuvent être exercées uniquement contre le premier ou le dernier transporteur ou contre celui qui exécutait la partie du transport au cours de laquelle s'est produit le fait générateur de l'action.

§ 3 Lorsque, dans le cas de transports exécutés par des transporteurs subséquents, le transporteur devant livrer le bagage ou le véhicule est inscrit avec son consentement sur le bulletin de bagages ou sur le bulletin de transport, celui-ci peut être actionné conformément au § 2, même s'il n'a pas reçu le bagage ou le véhicule.

§ 4 L'action judiciaire en restitution d'une somme payée en vertu du contrat de transport peut être exercée contre le transporteur qui a perçu cette somme ou contre celui au profit duquel elle a été perçue.

§ 5 L'action judiciaire peut être exercée contre un transporteur autre que ceux visés aux §§ 2 et 4, lorsqu'elle est présentée

so requires. On settlement of the claim, the carrier may require the surrender of the ticket, the luggage registration voucher and the carriage voucher.

Article 56
Carriers against whom an action may be brought

§ 1 An action based on the liability of the carrier in case of death of, or personal injury to, passengers may only be brought against the carrier who is liable pursuant to Article 26 § 5.

§ 2 Subject to § 4 other actions brought by passengers based on the contract of carriage may be brought only against the first carrier, the last carrier or the carrier having performed the part of carriage on which the event giving rise to the proceedings occurred.

§ 3 When, in the case of carriage performed by successive carriers, the carrier who must deliver the luggage or the vehicle is entered with his consent on the luggage registration voucher or the carriage voucher, an action may be brought against him in accordance with § 2 even if he has not received the luggage or the vehicle.

§ 4 An action for the recovery of a sum paid pursuant to the contract of carriage may be brought against the carrier who has collected that sum or against the carrier on whose behalf it was collected.

§ 5 An action may be brought against a carrier other than those specified in §§ 2 and 4 when instituted by way of counter-

slutlig uppgörelse i fråga om ett anspråk får transportören kräva att biljetten, resgodsbeviset och transportdokumentet lämnas tillbaka.

Artikel 56
Transportörer mot vilka talan får föras

§ 1 Talan om ersättning i fall då resande dödas eller skadas får endast föras mot den transportör som är ansvarig enligt artikel 26 § 5.

§ 2 Om inte annat anges i § 4 får annan talan som grundas på transportavtalet endast föras mot den första eller sista transportören eller den transportör som utförde den del av transporten under vilken den omständighet inträffade som talan grundas på.

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

§ 4 Talan om återbetalning av ett belopp som har betalats i enlighet med transportavtalet får föras mot den transportör som har tagit emot detta belopp eller mot den transportör för vars räkning det har tagits emot.

§ 5 Som genkärsmål eller kvittningsinvändning får talan föras mot en annan transportör än dem som avses i §§ 2 och 4,

comme demande reconventionnelle ou comme exception dans l'instance relative à une demande principale fondée sur le même contrat de transport.

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

§ 7 Si le demandeur a le choix entre plusieurs transporteurs, son droit d'option s'éteint dès que l'action judiciaire est intentée contre l'un d'eux; cela vaut également si le demandeur a le choix entre un ou plusieurs transporteurs et un transporteur substitué.

Article 57
For

§ 1 Les actions judiciaires fondées sur les présentes Règles uniformes peuvent être intentées devant les juridictions des Etats membres désignées d'un commun accord par les parties ou devant la juridiction de l'Etat membre sur le territoire duquel le défendeur a son domicile ou sa résidence habituelle, son siège principal ou la succursale ou l'établissement qui a conclu le contrat de transport. D'autres juridictions ne peuvent être saisies.

§ 2 Lorsqu'une action fondée sur les présentes Règles uniformes est en instance devant une juridiction compétente aux termes du § 1, ou lorsque dans un tel litige un jugement a été prononcé par une telle juridiction, il ne peut être intenté aucune nouvelle action pour la même cause entre les mêmes parties à moins que la décision de la juridiction devant laquelle

claim or by way of exception in proceedings relating to a principal claim based on the same contract of carriage.

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

§ 7 If the plaintiff has a choice between several carriers, his right to choose shall be extinguished as soon as he brings an action against one of them; this shall also apply if the plaintiff has a choice between one or more carriers and a substitute carrier.

Article 57
Forum

§ 1 Actions based on these Uniform Rules may be brought before the courts or tribunals of Member States designated by agreement between the parties or before the courts or tribunals of the Member State on whose territory the defendant has his domicile or habitual residence, his principal place of business or the branch or agency which concluded the contract of carriage. Other courts or tribunals may not be seized.

§ 2 Where an action based on these Uniform Rules is pending before a court or tribunal competent pursuant to § 1, or where in such litigation a judgment has been delivered by such a court or tribunal, no new action may be brought between the same parties on the same grounds unless the judgment of the court or tribunal before which the first action was

om talan grundas på samma transportavtal som huvudyrkandet i målet.

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

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

Artikel 57
Behörig domstol

§ 1 Talan som grundas på dessa enhetliga rättsregler får föras vid domstolar i de medlemsstater som har utsetts av parterna genom överenskommelse eller vid domstol i den medlemsstat på vars territorium svaranden har sitt hemvist eller vanliga uppehållsort, sitt huvudkontor eller den filial eller agentur som har ingått transportavtalet. Talan får inte föras vid andra domstolar.

§ 2 När ett mål som grundas på dessa enhetliga rättsregler pågår vid en domstol som är behörig enligt § 1, eller när dom har meddelats i ett sådant mål vid en sådan domstol, får samma parter inte väcka talan på samma grund, annat än om avgörandet från den domstol där den första talan fördes inte kan verkställas i den stat där den nya talan väcks.

la première action a été intentée ne soit pas susceptible d'être exécutée dans l'Etat où la nouvelle action est intentée.

brought is not enforceable in the State in which the new action is brought.

Article 58

Extinction de l'action en cas de mort et de blessures

Article 58

Extinction of right of action in case of death or personal injury

Artikel 58

Förlust av rätten att föra talan med anledning av dödsfall eller personskada

§ 1 Toute action de l'ayant droit fondée sur la responsabilité du transporteur en cas de mort ou de blessures de voyageurs est éteinte s'il ne signale pas l'accident survenu au voyageur, dans les douze mois à compter de la connaissance du dommage, à l'un des transporteurs auxquels une réclamation peut être présentée selon l'article 55, § 1. Lorsque l'ayant droit signale verbalement l'accident au transporteur, celui-ci doit lui délivrer une attestation de cet avis verbal.

§ 1 Any right of action by the person entitled based on the liability of the carrier in case of death of, or personal injury to, passengers shall be extinguished if notice of the accident to the passenger is not given by the person entitled, within twelve months of his becoming aware of the loss or damage, to one of the carriers to whom a claim may be addressed in accordance with Article 55 § 1. Where the person entitled gives oral notice of the accident to the carrier, the carrier shall furnish him with an acknowledgement of such oral notice.

§ 1 Rätten till sådan talan som grundas på transportörens ansvar i fall då resande dödas eller skadas skall upphöra, om inte den som har rätt till ersättning, inom tolv månader från det att han fick kännedom om skadan lämnar meddelande om skadefallet till någon av de transportörer hos vilka ett anspråk kan framställas enligt artikel 55 § 1. Om den som har rätt till ersättning muntligen lämnar meddelande till transportören, skall denne ge honom ett intyg om det muntliga meddelandet.

§ 2 Toutefois, l'action n'est pas éteinte si :

- a) dans le délai prévu au § 1, l'ayant droit a présenté une réclamation auprès de l'un des transporteurs désignés à l'article 55, § 1;
- b) dans le délai prévu au § 1, le transporteur responsable a eu connaissance, par une autre voie, de l'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 transporteur.

§ 2 Nevertheless, the right of action shall not be extinguished if

- a) within the period provided for in § 1 the person entitled has addressed a claim to one of the carriers designated in Article 55 § 1;
- b) within the period provided for in § 1 the carrier who is liable has learned of the accident to the passenger in some other way;
- c) notice of the accident has not been given, or has been given late, as a result of circumstances not attributable to the person entitled;
- d) the person entitled proves that the accident was caused by fault on the part of the carrier.

§ 2 Talerätten skall dock inte upphöra om

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

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

§ 1 L'acceptation des bagages par l'ayant droit éteint toute action contre le transporteur, née du contrat de transport, en cas de perte partielle, d'avarie ou de retard à la livraison.

§ 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 conformément à l'article 54 avant la réception des bagages par l'ayant droit;
 2. la constatation qui aurait dû être faite conformément à l'article 54 n'a été omise que par la faute du transporteur;
- b) en cas de dommage non apparent dont l'existence est constatée après l'acceptation des bagages par l'ayant droit, si celui-ci
 1. demande la constatation conformément à l'article 54 immédiatement après la découverte du dommage et au plus tard dans les trois jours qui suivent la réception des bagages, et
 2. prouve, en outre, que le dommage s'est produit entre la prise en charge par le transporteur 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 transporteurs désignés à l'article 56, § 3;

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

§ 1 Acceptance of the luggage by the person entitled shall extinguish all rights of action against the carrier arising from the contract of carriage in case of partial loss, damage or delay in delivery.

§ 2 Nevertheless, the right of action shall not be extinguished:

- a) in case of partial loss or damage, if
 1. the loss or damage was ascertained in accordance with Article 54 before the acceptance of the luggage by the person entitled;
 2. the ascertainment which should have been carried out in accordance with Article 54 was omitted solely through the fault of the carrier;
- b) in case of loss or damage which is not apparent whose existence is ascertained after acceptance of the luggage by the person entitled, if he
 1. asks for ascertainment in accordance with Article 54 immediately after discovery of the loss or damage and not later than three days after the acceptance of the luggage, and
 2. in addition, proves that the loss or damage occurred between the time of taking over by the carrier and the time of delivery;
- c) in case of delay in delivery, if the person entitled has, within twenty-one days, asserted his rights against one of the carriers specified in Article 56 § 3;

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

§ 1 När den som har rätt till resgodset har tagit emot detta, upphör rätten att föra talan till följd av transportavtalet mot transportören med anledning av att resgodset gått delvis förlorat, blivit skadat eller lämnats ut för sent.

§ 2 Talerätten skall dock inte upphöra

- a) vid delförlust eller skada, om
 1. förlusten eller skadan har fastställts enligt artikel 54 innan den som har rätt till resgodset tog emot det,
 2. den fastställelse som borde ha gjorts enligt artikel 54 inte har gjorts, och detta beror enbart på fel eller försummelse från transportörens sida,
- b) vid skada som inte kan upptäckas utifrån och som fastställs först efter det att den som har rätt till resgodset tagit emot detta, om han
 1. begär fastställelse enligt artikel 54 genast efter det att skadan upptäcks och senast tre dagar efter det att han tog emot resgodset och
 2. dessutom visar att skadan har uppkommit under tiden från det att resgodset togs emot av transportören till dess att det lämnades ut,
- c) vid dröjsmål med utlämningen, om den som har rätt till godset inom 21 dagar har gjort sin rätt gällande hos någon av de transportörer som anges i artikel 56 § 3,

- | | | |
|---|--|--|
| d) si l'ayant droit prouve que le dommage a pour cause une faute du transporteur. | d) if the person entitled proves that the loss or damage was caused by fault on the part of the carrier. | d) den som har rätt till godset visar att skadan har orsakats av fel eller försummelse från transportörens sida. |
|---|--|--|

*Article 60
Prescription*

§ 1 Les actions en dommages-intérêts fondées sur la responsabilité du transporteur en cas de mort et de blessures de voyageurs sont prescrites :

- a) pour le voyageur, par trois ans à compter du lendemain de l'accident;
- b) pour les autres ayants droit, par trois ans à compter du lendemain du décès du voyageur, sans que ce délai puisse toutefois dépasser cinq ans à compter du lendemain de l'accident.

§ 2 Les autres actions nées du contrat de transport sont prescrites par un an. Toutefois, la prescription est de deux ans s'il s'agit d'une action en raison d'un dommage résultant d'un acte ou d'une omission commis soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résultera probablement.

§ 3 La prescription prévue au § 2 court pour l'action :

- a) en indemnité pour perte totale: du quatorzième jour qui suit l'expiration du délai prévu à l'article 22, § 3;
- b) en indemnité pour perte partielle, avarie ou retard à la livraison: du jour où la livraison a eu lieu;

*Article 60
Limitation of actions*

§ 1 The period of limitation of actions for damages based on the liability of the carrier in case of death of, or personal injury to, passengers shall be:

- a) in the case of a passenger, three years from the day after the accident;
- b) in the case of other persons entitled, three years from the day after the death of the passenger, subject to a maximum of five years from the day after the accident.

§ 2 The period of limitation for other actions arising from the contract of carriage shall be one year. Nevertheless, the period of limitation shall be two years in the case of an action for loss or damage resulting from an act or omission committed either with the intent to cause such loss or damage, or recklessly and with knowledge that such loss or damage would probably result.

§ 3 The period of limitation provided for in § 2 shall run for actions :

- a) for compensation for total loss, from the fourteenth day after the expiry of the period of time provided for in Article 22 § 3;
- b) for compensation for partial loss, damage or delay in delivery, from the day when delivery took place;

*Artikel 60
Preskription*

§ 1 En skadeståndsfordran som grundas på transportörens ansvar i fall då resande dödas eller skadas skall preskriberas

- a) för den resande, efter tre år räknat från dagen efter den dag då den skadevällande händelsen inträffade,
- b) för andra som har rätt till ersättning, efter tre år räknat från dagen efter den resandes död, dock senast fem år räknat från dagen efter den dag då olyckan inträffade.

§ 2 Andra fordringar på grund av ett transportavtal skall preskriberas efter ett år. Preskriptionstiden skall dock vara två år i fråga om en fordran som framställs på grund av en skada som transportören orsakat genom handling eller underlåtenhet antingen i avsikt att vålla en sådan skada eller hänsynslöst och med insikt att en sådan skada sannolikt skulle uppkomma.

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

- a) fordran på ersättning för totalförlust: från fjortonde dagen efter utgången av den tid som anges i artikel 22 § 3;
- b) fordran på ersättning för delförlust, skada eller drojsmål med utlämningen: från dagen för utlämningen;

- c) dans tous les autres cas concernant le transport des voyageurs: du jour de l'expiration de la validité du titre de transport.
- c) in all other cases involving the carriage of passengers, from the day of expiry of validity of the ticket.
- c) fordran som i något annat avseende rör transport av resande: från den dag då biljettens giltighetstid gick ut.

Le jour indiqué comme point de départ de la prescription n'est jamais compris dans le délai.

The day indicated for the commencement of the period of limitation shall not be included in the period.

I preskriptionstiden inräknas inte den dag som anges som begynnelsedag.

§ 4 En cas de réclamation écrite conformément à l'article 55 avec les pièces justificatives nécessaires, la prescription est suspendue jusqu'au jour où le transporteur rejette la réclamation par écrit et restitue les pièces qui y sont jointes. En cas d'acceptation partielle de la réclamation, la prescription reprend son cours pour la partie de la réclamation qui reste litigieuse. La preuve de la réception de la réclamation ou de la réponse et celle de la restitution des pièces sont à la charge de la partie qui invoque ce fait. Les réclamations ultérieures ayant le même objet ne suspendent pas la prescription.

§ 4 When a claim is addressed to a carrier in writing in accordance with Article 55 together with the necessary supporting documents, the period of limitation shall be suspended until the day that the carrier rejects the claim by notification in writing and returns the documents submitted with it. If part of the claim is admitted, the period of limitation shall run again in respect of that part of the claim still in dispute. The burden of proof of receipt of the claim or of the reply and of the return of the documents shall lie on the party who relies on those facts. The period of limitation shall not be suspended by further claims having the same object.

§ 4 Om ett ersättningsanspråk framställs skriftligen enligt artikel 55 tillsammans med nödvändig dokumentation skall det göras uppehåll i preskriptionstiden till den dag då transportören skriftligen avslår ersättningsanspråket och återställer handlingarna. Medges ersättningsanspråket delvis, skall preskriptionstiden åter börja löpa för den del av ersättningsanspråket som fortfarande är tvistig. Skyldigheten att bevisa att ersättningsanspråk eller svar på dessa har tagits emot eller att handlingarna har lämnats tillbaka skall åvila den part som påstår att så har skett. Ett förnyat ersättningsanspråk som avser samma sak skall inte medföra uppehåll i preskriptionstiden.

§ 5 L'action prescrite ne peut plus être exercée, même sous forme d'une demande reconventionnelle ou d'une exception.

§ 5 A right of action which has become time-barred may not be exercised further, even by way of counter-claim or by way of exception.

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

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

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

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

Titre VII
Rapports des transporteurs entre eux

Article 61
Partage du prix de transport

§ 1 Tout transporteur doit payer aux transporteurs intéressés la part qui leur revient sur un prix de transport qu'il a encaissé ou qu'il aurait dû encaisser. Les modalités de paiement sont fixées par convention entre les transporteurs.

§ 2 L'article 6, § 3, l'article 16, § 3 et l'article 25 s'appliquent également aux relations entre les transporteurs subséquents.

Article 62
Droit de recours

§ 1 Le transporteur qui a payé une indemnité en vertu des présentes Règles uniformes, a un droit de recours contre les transporteurs ayant participé au transport conformément aux dispositions suivantes :

- a) le transporteur qui a causé le dommage en est seul responsable;
- b) lorsque le dommage a été causé par plusieurs transporteurs, chacun d'eux répond du dommage qu'il a causé; si la distinction est impossible, l'indemnité est répartie entre eux conformément à la lettre c);
- c) s'il ne peut être prouvé lequel des transporteurs a causé le dommage, l'indemnité est répartie entre tous les transporteurs ayant participé au transport, à l'exception de ceux qui prouvent que le

Title VII
Relations between Carriers

Article 61
Apportionment of the carriage charge

§ 1 Any carrier who has collected or ought to have collected a carriage charge must pay to the carriers concerned their respective shares of such a charge. The methods of payment shall be fixed by agreement between the carriers.

§ 2 Article 6 § 3, Article 16 § 3 and Article 25 shall also apply to the relations between successive carriers.

Article 62
Right of recourse

§ 1 A carrier who has paid compensation pursuant to these Uniform Rules shall have a right of recourse against the carriers who have taken part in the carriage in accordance with the following provisions:

- a) the carrier who has caused the loss or damage shall be solely liable for it;
- b) when the loss or damage has been caused by several carriers, each shall be liable for the loss or damage he has caused; if such distinction is impossible, the compensation shall be apportioned between them in accordance with letter c);
- c) if it cannot be proved which of the carriers has caused the loss or damage, the compensation shall be apportioned between all the carriers who have taken part in the carriage, except those who prove that the

Avdelning VII
Transportörernas inbördes förhållanden

Artikel 61
Avräkning i fråga om transportavgiften

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

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

Artikel 62
Rätt till återkrav

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

- a) Den transportör som orsakat skadan skall vara ensam ansvarig för den.
- b) Om skadan har orsakats av flera transportörer, skall var och en av dem svara för den del av skadan som den har orsakat. Om en sådan uppdelning inte är möjlig, skall ersättningskyldigheten fördelas mellan dem enligt c).
- c) Om det inte kan visas vilken av transportörerna som har orsakat skadan, skall ersättningskyldigheten fördelas mellan alla transportörer som har deltagit i transporten, med undantag av dem som

dommage n'a pas été causé par eux; la répartition est faite proportionnellement à la part du prix de transport qui revient à chacun des transporteurs.

loss or damage was not caused by them; such apportionment shall be in proportion to their respective shares of the carriage charge.

visar att skadan inte har orsakats av dem. Fördelningen skall ske i förhållande till deras respektive andelar av transportavgiften.

§ 2 Dans le cas d'insolvabilité de l'un de ces transporteurs, la part lui incombant et non payée par lui est répartie entre tous les autres transporteurs ayant participé au transport, proportionnellement à la part du prix de transport qui revient à chacun d'eux.

§ 2 In the case of insolvency of any one of these carriers, the unpaid share due from him shall be apportioned among all the other carriers who have taken part in the carriage, in proportion to their respective shares of the carriage charge.

§ 2 Om någon av transportörerna är på obestånd, skall den obetalda delen av den transportörens andel fördelas mellan de övriga transportörer som har deltagit i transporten i förhållande till deras respektive andelar av transportavgiften.

Article 63
Procédure de recours

§ 1 Le bien-fondé du paiement effectué par le transporteur exerçant un recours en vertu de l'article 62 ne peut être contesté par le transporteur contre lequel le recours est exercé, lorsque l'indemnité a été fixée judiciairement et que ce dernier transporteur, dûment assigné, a été mis à même d'intervenir au procès. Le juge, saisi de l'action principale, fixe les délais impartis pour la signification de l'assignation et pour l'intervention.

Article 63
Procedure for recourse

§ 1 The validity of the payment made by the carrier exercising a right of recourse pursuant to Article 62 may not be disputed by the carrier against whom the right to recourse is exercised, when compensation has been determined by a court or tribunal and when the latter carrier, duly served with notice of the proceedings, has been afforded an opportunity to intervene in the proceedings. The court or tribunal seized of the principal action shall determine what time shall be allowed for such notification of the proceedings and for intervention in the proceedings.

Artikel 63
Förfarandet i mål om återkrav

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

§ 2 Le transporteur qui exerce son recours doit former sa demande dans une seule et même instance contre tous les transporteurs avec lesquels il n'a pas transigé, sous peine de perdre son recours contre ceux qu'il n'aurait pas assignés.

§ 2 A carrier exercising his right of recourse must present his claim in one and the same proceedings against all the carriers with whom he has not reached a settlement, failing which he shall lose his right of recourse in the case of those against whom he has not taken proceedings.

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

§ 3 Le juge doit statuer par un seul et même jugement sur tous les recours dont il est saisi.

§ 3 The court or tribunal shall give its decision in one and the same judgment on all recourse claims brought before it.

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

§ 4 Le transporteur qui désire faire valoir son droit de recours peut saisir les juridictions de l'Etat sur le territoire duquel un des transporteurs participant au transport a son siège principal ou la succursale ou l'établissement qui a conclu le contrat de transport.

§ 5 Lorsque l'action doit être intentée contre plusieurs transporteurs, le transporteur qui exerce le droit de recours peut choisir entre les juridictions compétentes selon le § 4, celle devant laquelle il introduira son recours.

§ 6 Des recours ne peuvent pas être introduits dans l'instance relative à la demande en indemnité exercée par l'ayant droit au contrat de transport.

Article 64
Accords au sujet des recours

Les transporteurs sont libres de convenir entre eux de dispositions dérogeant aux articles 61 et 62.

§ 4 The carrier wishing to enforce his right of recourse may bring his action in the courts or tribunals of the State on the territory of which one of the carriers participating in the carriage has his principal place of business, or the branch or agency which concluded the contract of carriage.

§ 5 When the action must be brought against several carriers, the plaintiff carrier shall be entitled to choose the court or tribunal in which he will bring the proceedings from among those having competence pursuant to § 4.

§ 6 Recourse proceedings may not be joined with proceedings for compensation taken by the person entitled under the contract of carriage.

Article 64
Agreements concerning recourse

The carriers may conclude agreements which derogate from Articles 61 and 62.

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

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

§ 6 Talan om återkrav får inte tas upp i en rättegång där någon yrkar skadestånd på grund av sin rätt enligt transportavtalet.

Artikel 64
Överenskommelser i fråga om återkrav

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

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

Uniform Rules Concerning the Contract of International Carriage of Goods by Rail (CIM, appendix B to the Convention)

Enhetliga rättsregler för avtal om internationell transport av gods på järnväg (CIM, bilag B till fördraget)

<i>Titre premier</i> <i>Généralités</i>	<i>Title I</i> <i>General Provisions</i>	<i>Avdelning 1</i> <i>Allmänna bestämmelser</i>
<ul style="list-style-type: none"> • Article premier Champ d'application • Article 2 Prescriptions de droit public • Article 3 Définitions • Article 4 Dérogations • Article 5 Droit contraignant 	<ul style="list-style-type: none"> • Article 1 Scope • Article 2 Prescriptions of public law • Article 3 Definitions • Article 4 Derogations • Article 5 Mandatory law 	<ul style="list-style-type: none"> • Artikel 1 Tillämpningsområde • Artikel 2 Offentligrättsliga bestämmelser • Artikel 3 Definitioner • Artikel 4 Avvikelser • Artikel 5 Tvingande rätt
<i>Titre II</i> <i>Conclusion et exécution du contrat de transport</i>	<i>Title II</i> <i>Conclusion and Performance of the Contract of Carriage</i>	<i>Avdelning II</i> <i>Ingående och fullgörande av transportavtalet</i>
<ul style="list-style-type: none"> • Article 6 Contrat de transport • Article 7 Teneur de la lettre de voiture • Article 8 Responsabilité pour les inscriptions portées sur la lettre de voiture • Article 9 Marchandises dangereuses • Article 10 Paiement des frais • Article 11 Vérification • Article 12 Force probante de la lettre de voiture 	<ul style="list-style-type: none"> • Article 6 Contract of carriage • Article 7 Wording of the consignment note • Article 8 Responsibility for particulars entered on the consignment note • Article 9 Dangerous goods • Article 10 Payment of costs • Article 11 Examination • Article 12 Evidential value of the consignment note 	<ul style="list-style-type: none"> • Artikel 6 Transportavtal • Artikel 7 Fraktsedelns innehåll • Artikel 8 Ansvar för uppgifterna i fraktsedeln • Artikel 9 Farligt gods • Artikel 10 Betaling av kostnader • Artikel 11 Undersökning • Artikel 12 Fraktsedelns bevisvärde

• Article 13 Chargement et dé- chargement de la marchandise	• Article 13 Loading and unloading of the goods	• Artikel 13 Lastning och lossning av godset
• Article 14 Emballage	• Article 14 Packing	• Artikel 14 Förpackning
• Article 15 Accomplissement des formalités administratives	• Article 15 Completion of administrative formalities	• Artikel 15 • Fullgörande av förvaltnings- myndigheters föreskrifter
• Article 16 Délais de livraison	• Article 16 Transit periods	• Artikel 16 Leveransfrister
• Article 17 Livraison	• Article 17 Delivery	• Artikel 17 Utlämning av gods
• Article 18 Droit de disposer de la marchandise	• Article 18 Right to dispose of the goods	• Artikel 18 Rätt att förfoga över godset
• Article 19 Exercice du droit de disposition	• Article 19 Exercise of the right to dispose of the goods	• Artikel 19 Utövande av förfogande- rätten
• Article 20 Empêchements au transport	• Article 20 Circumstances preventing carriage	• Artikel 20 Transporthinder
• Article 21 Empêchements à la livraison	• Article 21 Circumstances preventing delivery	• Artikel 21 Utlämningshinder
• Article 22 Conséquences des empêchements au transport et à la livraison	• Article 22 Consequences of circumstances preventing carriage and delivery	• Artikel 22 Följder av transporthinder och utlämningshinder
<i>Titre III</i> <i>Responsabilité</i>	<i>Title III</i> <i>Liability</i>	<i>Avdelning III</i> <i>Ansvar</i>
• Article 23 Fondement de la responsabilité	• Article 23 Basis of liability	• Artikel 23 Förutsättningar för ansvar
• Article 24 Responsabilité en cas de transport de véhicules ferroviaires en tant que marchandise	• Article 24 Liability in case of carriage of railway vehicles as goods	• Artikel 24 Ansvar vid transport av järnvägsfordon som gods
• Article 25 Charge de la preuve	• Article 25 Burden of proof	• Artikel 25 Bevisskyldighet
• Article 26 Transporteurs subséquents	• Article 26 Successive carriers	• Artikel 26 Efterföljande transportörer
• Article 27 Transporteur substitué	• Article 27 Substitute carrier	• Artikel 27 Faktisk transportör
• Article 28	• Article 28	• Artikel 28

Présomption de dommage en cas de réexpédition	Presumption of loss or damage in case of reconsignment	Antagande om skada vid nyinlämning
• Article 29 Présomption de perte de la marchandise	• Article 29 Presumption of loss of the goods	• Artikel 29 Antagande att gods har gått förlorat
• Article 30 Indemnité en cas de perte	• Article 30 Compensation for loss	• Artikel 30 Ersättning vid förlust
• Article 31 Responsabilité en cas de déchet de route	• Article 31 Liability for wastage in transit	• Artikel 31 Ansvar för viktförlust vid transport
• Article 32 Indemnité en cas d'avarie	• Article 32 Compensation for damage	• Artikel 32 Ersättning vid skada
• Article 33 Indemnité en cas de dépassement du délai de livraison	• Article 33 Compensation for exceeding the transit period	• Artikel 33 Ersättning när leveransfristen överskrids
• Article 34 Dédommagement en cas de déclaration de valeur	• Article 34 Compensation in case of declaration of value	• Artikel 34 Ersättning när det finns en värdedeklaration
• Article 35 Dédommagement en cas de déclaration d'intérêt à la livraison	• Article 35 Compensation in case of interest in delivery	• Artikel 35 Ersättning vid leveransintresse
• Article 36 Déchéance du droit d'invoquer les limites de responsabilité	• Article 36 Loss of right to invoke the limits of liability	• Artikel 36 Förlust av rätt att åberopa begränsning av skadeståndsansvar
• Article 37 Conversion et intérêts	• Article 37 Conversion and interest	• Artikel 37 Omräkning och ränta
• Article 38 Responsabilité en trafic fer-mer	• Article 38 Liability in respect of rail-sea traffic	• Artikel 38 Ansvar vid järnvägs- och sjötrafik
• Article 39 Responsabilité en cas d'accident nucléaire	• Article 39 Liability in case of nuclear incidents	• Artikel 39 Ansvar vid atomolycka
• Article 40 Personnes dont répond le transporteur	• Article 40 Persons for whom the carrier is liable	• Artikel 40 Personer som transportören ansvarar för
• Article 41 Autres actions	• Article 41 Other actions	• Artikel 41 Andra grunder för anspråk

*Titre IV
Exercice des droits*

- Article 42
Procès-verbal de constatation
- Article 43
Réclamations
- Article 44
Personnes qui peuvent actionner le transporteur
- Article 45
Transporteurs qui peuvent être actionnés
- Article 46
For
- Article 47
Extinction de l'action
- Article 48
Prescription

*Title IV
Assertion of Rights*

- Article 42
Ascertainment of partial loss or damage
- Article 43
Claims
- Article 44
Persons who may bring an action against the carrier
- Article 45
Carriers against whom an action may be brought
- Article 46
Forum
- Article 47
Extinction of right of action
- Article 48
Limitation of actions

*Avdelning IV
Framställande av anspråk*

- Artikel 42
Rapport om fastställelse av skada
- Artikel 43
Ersättningsanspråk
- Artikel 44
Behörighet att föra talan mot en transportör
- Artikel 45
Transportörer mot vilka talan får föras
- Artikel 46
Behörig domstol
- Artikel 47
Förlust av rätten att föra talan
- Artikel 48
Preskription

*Titre V
Rapports des transporteurs entre eux*

- Article 49
Décompte
- Article 50
Droit de recours
- Article 51
Procédure de recours
- Article 52
Conventions au sujet des recours

*Title V
Relations between Carriers*

- Article 49
Settlement of accounts
- Article 50
Right of recourse
- Article 51
Procedure for recourse
- Article 52
Agreements concerning recourse

*Avdelning V
Transportörernas inbördes förhållanden*

- Artikel 49
Avräkning
- Artikel 50
Rätt till återkrav
- Artikel 51
Förfarandet i mål om återkrav
- Artikel 52
Överenskommelser i fråga om återkrav

Titre premier
Généralités

Article premier
Champ d'application

§ 1 Les présentes Règles uniformes s'appliquent à tout contrat de transport ferroviaire de marchandises à titre onéreux, lorsque le lieu de la prise en charge de la marchandise et le lieu prévu pour la livraison sont situés dans deux Etats membres différents. Il en est ainsi quels que soient le siège et la nationalité des parties au contrat de transport.

§ 2 Les présentes Règles uniformes s'appliquent également aux contrats de transport ferroviaire de marchandises à titre onéreux, lorsque le lieu de la prise en charge de la marchandise et le lieu prévu pour la livraison sont situés dans deux Etats différents dont l'un au moins est un Etat membre et lorsque les parties au contrat conviennent que le contrat est soumis à ces Règles uniformes.

§ 3 Lorsqu'un transport international faisant l'objet d'un contrat unique inclut, en complément au transport transfrontalier ferroviaire, un transport par route ou par voie de navigation intérieure en trafic intérieur d'un Etat membre, les présentes Règles uniformes s'appliquent.

§ 4 Lorsqu'un transport international faisant l'objet d'un contrat unique inclut, en complément au transport ferroviaire, un transport maritime ou un transport transfrontalier par voie de navigation intérieure, les présentes Règles uniformes s'appliquent si le transport maritime ou le transport par voie

Title I
General Provisions

Article 1
Scope

§ 1 These Uniform Rules shall apply to every contract of carriage of goods by rail for reward when the place of taking over of the goods and the place designated for delivery are situated in two different Member States, irrespective of the place of business and the nationality of the parties to the contract of carriage.

§ 2 These Uniform Rules shall apply also to contracts of carriage of goods by rail for reward, when the place of taking over of the goods and the place designated for delivery are situated in two different States, of which at least one is a Member State and the parties to the contract agree that the contract is subject to these Uniform Rules.

§ 3 When international carriage being the subject of a single contract includes carriage by road or inland waterway in internal traffic of a Member State as a supplement to transfrontier carriage by rail, these Uniform Rules shall apply.

§ 4 When international carriage being the subject of a single contract of carriage includes carriage by sea or transfrontier carriage by inland waterway as a supplement to carriage by rail, these Uniform Rules shall apply if the carriage by sea or inland waterway is performed on services included in the list of

Avdelning I
Allmänna bestämmelser

Artikel 1
Tillämpningsområde

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

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

§ 3 När en internationell transport som omfattas av ett enda avtal, utöver gränsöverskridande järnvägstransport inbegriper transport på väg eller inre vattenväg inom en medlemsstat, skall dessa enhetliga rättsregler tillämpas.

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

de navigation intérieure est effectué sur des lignes inscrites sur la liste des lignes prévue à l'article 24, § 1 de la Convention.

§ 5 Les présentes Règles uniformes ne s'appliquent pas aux transports effectués entre gares situées sur le territoire d'Etats limitrophes, lorsque l'infrastructure de ces gares est gérée par un ou plusieurs gestionnaires d'infrastructure relevant d'un seul et même de ces Etats.

§ 6 Chaque Etat, Partie à une convention concernant le transport international ferroviaire direct de marchandises et de nature comparable aux présentes Règles uniformes, peut, lorsqu'il adresse une demande d'adhésion à la Convention, déclarer qu'il n'appliquera ces Règles uniformes qu'aux transports effectués sur une partie de l'infrastructure ferroviaire située sur son territoire. Cette partie de l'infrastructure ferroviaire doit être définie précisément et être reliée à l'infrastructure ferroviaire d'un Etat membre. Lorsqu'un Etat a fait la déclaration susvisée, ces Règles uniformes ne s'appliquent qu'à la condition :

- a) que le lieu de la prise en charge de la marchandise ou le lieu pour la livraison ainsi que l'itinéraire prévus dans le contrat de transport soient situés sur l'infrastructure désignée ou
- b) que l'infrastructure désignée relie l'infrastructure de deux Etats membres et qu'elle a été prévue dans le contrat de transport comme itinéraire pour un transport de transit.

§ 7 L'Etat qui a fait une déclaration conformément au § 6, peut y renoncer à tout moment en informant le dépositaire. Cette

services provided for in Article 24 § 1 of the Convention.

§ 5 These Uniform Rules shall not apply to carriage performed between stations situated on the territory of neighbouring States, when the infrastructure of these stations is managed by one or more infrastructure managers subject to only one of those States.

§ 6 Any State which is a party to a convention concerning international through carriage of goods by rail comparable with these Uniform Rules may, when it makes an application for accession to the Convention, declare that it will apply these Uniform Rules only to carriage performed on part of the railway infrastructure situated on its territory. This part of the railway infrastructure must be precisely defined and connected to the railway infrastructure of a Member State. When a State has made the above-mentioned declaration, these Uniform Rules shall apply only on the condition

- a) that the place of taking over of the goods or the place designated for delivery, as well as the route designated in the contract of carriage, is situated on the specified infrastructure or
- b) that the specified infrastructure connects the infrastructure of two Member States and that it has been designated in the contract of carriage as a route for transit carriage.

§ 7 A State which has made a reservation in accordance with § 6 may withdraw it at any time by notification to the Depository.

linjer som anges i artikel 24 § 1 i fördraget.

§ 5 Dessa enhetliga rättsregler skall inte tillämpas på transporter mellan stationer som är belägna i angränsande stater, när stationernas infrastruktur förvaltas av en eller flera infrastrukturförvaltare som hör hemma i endast en av dessa stater.

§ 6 En stat som är part i en konvention om genomgående internationell järnvägstransport av gods som är jämförlig med dessa enhetliga rättsregler kan, när den ansöker om anslutning till fördraget, förklara att den endast kommer att tillämpa dessa enhetliga rättsregler på transporter som utförs på en del av järnvägsinfrastrukturen på dess territorium. Denna del av järnvägsinfrastrukturen skall anges exakt och vara förbunden med en medlemsstats järnvägsinfrastruktur. När en stat har avgett en sådan förklaring, skall dessa enhetliga rättsregler endast tillämpas på villkor att

- a) den plats där godset tas emot eller den plats där godset lämnas ut samt den transportväg som anges i transportavtalet är belägna på den angivna infrastrukturen eller
- b) den angivna infrastrukturen förbinder två medlemsstaters infrastrukturer och i transportavtalet har angivits som transportväg för transittrafik.

§ 7 En stat som har avgett en förklaring enligt § 6 får när som helst återta den genom meddelande till deponitarier. Åter-

renonciation prend effet un mois après la date à laquelle le dépositaire en avise les Etats membres. La déclaration devient sans effet, lorsque la convention visée au § 6, première phrase, cesse d'être en vigueur pour cet Etat.

Article 2
Prescriptions de droit public

Les transports auxquels s'appliquent les présentes Règles uniformes restent soumis aux prescriptions de droit public, notamment aux prescriptions relatives au transport des marchandises dangereuses ainsi qu'aux prescriptions du droit douanier et à celles relatives à la protection des animaux.

Article 3
Définitions

Aux fins des présentes Règles uniformes, le terme :

- a) "transporteur" désigne le transporteur contractuel, avec lequel l'expéditeur a conclu le contrat de transport en vertu de ces Règles uniformes, ou un transporteur subséquent, qui est responsable sur la base de ce contrat;
- b) "transporteur substitué" désigne un transporteur, qui n'a pas conclu le contrat de transport avec l'expéditeur, mais à qui le transporteur visé à la lettre a) a confié, en tout ou en partie, l'exécution du transport ferroviaire;
- c) "Conditions générales de transport" désigne les conditions du transporteur sous forme de conditions générales ou de tarifs légalement en vigueur dans chaque Etat membre et qui

This withdrawal shall take effect one month after the day on which the Depository notifies it to the Member States. The declaration shall cease to have effect when the convention referred to in § 6, first sentence, ceases to be in force for that State.

Article 2
Prescriptions of public law

Carriage to which these Uniform Rules apply shall remain subject to the prescriptions of public law, in particular the prescriptions relating to the carriage of dangerous goods as well as the prescriptions of customs law and those relating to the protection of animals.

Article 3
Definitions

For purposes of these Uniform Rules the term

- a) "carrier" means the contractual carrier with whom the consignor has concluded the contract of carriage pursuant to these Uniform Rules, or a successive carrier who is liable on the basis of this contract;
- b) "substitute carrier" means a carrier, who has not concluded the contract of carriage with the consignor, but to whom the carrier referred to in letter a) has entrusted, in whole or in part, the performance of the carriage by rail;
- c) "General Conditions of Carriage" means the conditions of the carrier in the form of general conditions or tariffs legally in force in each Member State and which have become, by

tagandet blir gällande en månad efter den dag då depositarien underrättade medlemsstaterna om det. Förklaringen skall upphöra att gälla när den konvention som avses i § 6 första meningen upphör att vara i kraft för staten.

Artikel 2
Offentligrättsliga bestämmelser

Transporter på vilka dessa enhetliga rättsregler är tillämpliga skall fortsatt omfattas av relevanta offentligrättsliga bestämmelser, i synnerhet bestämmelser om transport av farligt gods, tullbestämmelser och djurskyddsbestämmelser.

Artikel 3
Definitioner

I dessa enhetliga rättsregler avses med

- a) transportör: den avtalsenliga transportör med vilken avsändaren slutit transportavtal enligt dessa enhetliga rättsregler eller en efterföljande transportör som är ansvarig på grundval av detta avtal,
- b) faktisk transportör: en transportör som inte har slutit transportavtal med avsändaren, men som den transportör som avses i a) helt eller delvis har anförtrott utförandet av järnvägstransporten,
- c) allmänna transportvillkor: de villkor som gäller för transportören i form av allmänna villkor eller tariffer vilka har laga kraft i alla medlemsstater och blev en integrerad del av

- | | | |
|--|--|---|
| <p>sont devenues, par la conclusion du contrat de transport, partie intégrante de celui-ci;</p> <p>d) "unité de transport intermodal" désigne les conteneurs, caisses mobiles, semi-remorques ou autres unités de chargement similaires utilisées en transport intermodal.</p> | <p>the conclusion of the contract of carriage, an integral part of it;</p> <p>d) "intermodal transport unit" means a container, swap body, semi-trailer or other comparable loading unit used in intermodal transport.</p> | <p>transportavtalet när detta ingicks,</p> <p>d) intermodal lastbärare: container, växelflak, påhängsvagn eller annan liknande lastenhet som används vid transport med flera transportslag.</p> |
|--|--|---|

Article 4
Dérogations

§ 1 Les Etats membres peuvent conclure des accords qui prévoient des dérogations aux présentes Règles uniformes pour les transports effectués exclusivement entre deux gares situées de part et d'autre de la frontière, lorsqu'il n'y a pas d'autre gare entre elles.

§ 2 Pour les transports effectués entre deux Etats membres, transitant par un Etat non membre, les Etats concernés peuvent conclure des accords qui dérogent aux présentes Règles uniformes.

§ 3 Les accords visés aux §§ 1 et 2 de même que leur mise en vigueur sont communiqués à l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires. Le Secrétaire général de l'Organisation en informe les Etats membres et les entreprises intéressées.

Article 5
Droit contraignant

Sauf clause contraire dans les présentes Règles uniformes, est nulle et de nul effet toute stipulation qui, directement ou indirectement, dérogerait à ces Règles uniformes. La nullité de telles stipulations n'entraîne pas la

Article 4
Derogations

§ 1 Member States may conclude agreements which provide for derogations from these Uniform Rules for carriage performed exclusively between two stations on either side of the frontier, when there is no other station between them.

§ 2 For carriage performed between two Member States, passing through a State which is not a Member State, the States concerned may conclude agreements which derogate from these Uniform Rules.

§ 3 Agreements referred to in §§ 1 and 2 as well as their coming into force shall be notified to the Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail. The Secretary General of the Organisation shall inform the Member States and interested undertakings of these notifications.

Article 5
Mandatory law

Unless provided otherwise in these Uniform Rules, any stipulation which, directly or indirectly, would derogate from these Uniform Rules shall be null and void. The nullity of such a stipulation shall not involve the nullity of the other

Artikel 4
Avvikelser

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

§ 2 När det gäller transporter som utförs mellan två medlemsstater genom en stat som inte är medlemsstat får de berörda staterna sluta avtal som avviker från dessa enhetliga rättsregler.

§ 3 De avtal som avses i §§ 1 och 2 och ikraftträdandet av dessa avtal skall meddelas till Mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik. Organisationens generalsekretärer skall underrätta medlemsstaterna och de berörda företagen om detta.

Artikel 5
Tvingande rätt

Om inte annat föreskrivs i dessa enhetliga rättsregler, skall varje bestämmelse som direkt eller indirekt avviker från dessa enhetliga rättsregler vara ogiltig. En sådan bestämmelse ogiltighet skall inte medföra att övriga

nullité des autres dispositions du contrat de transport. Nonobstant cela, un transporteur peut assumer une responsabilité et des obligations plus lourdes que celles qui sont prévues par les présentes Règles uniformes.

Titre II
Conclusion et exécution du contrat de transport

Article 6
Contrat de transport

§ 1 Par le contrat de transport, le transporteur s'engage à transporter la marchandise à titre onéreux au lieu de destination et à l'y remettre au destinataire.

§ 2 Le contrat de transport doit être constaté par une lettre de voiture selon un modèle uniforme. Toutefois, l'absence, l'irrégularité ou la perte de la lettre de voiture n'affectent ni l'existence ni la validité du contrat qui reste soumis aux présentes Règles uniformes.

§ 3 La lettre de voiture est signée par l'expéditeur et le transporteur. La signature peut être remplacée par un timbre, une indication de la machine comptable ou toute autre mode approprié.

§ 4 Le transporteur doit certifier sur le duplicata de la lettre de voiture de manière appropriée la prise en charge de la marchandise et doit remettre le duplicata à l'expéditeur.

§ 5 La lettre de voiture n'a pas la valeur d'un connaissement.

§ 6 Une lettre de voiture doit être établie pour chaque envoi. Sauf convention contraire entre

provisions of the contract of carriage. Nevertheless, a carrier may assume a liability greater and obligations more burdensome than those provided for in these Uniform Rules.

Title II
Conclusion and Performance of the Contract of Carriage

Article 6
Contract of carriage

§ 1 By the contract of carriage, the carrier shall undertake to carry the goods for reward to the place of destination and to deliver them there to the consignee.

§ 2 The contract of carriage must be confirmed by a consignment note which accords with a uniform model. However, the absence, irregularity or loss of the consignment note shall not affect the existence or validity of the contract which shall remain subject to these Uniform Rules.

§ 3 The consignment note shall be signed by the consignor and the carrier. The signature can be replaced by a stamp, by an accounting machine entry or in any other appropriate manner.

§ 4 The carrier must certify the taking over of the goods on the duplicate of the consignment note in an appropriate manner and return the duplicate to the consignor.

§ 5 The consignment note shall not have effect as a bill of lading.

§ 6 A consignment note must be made out for each consignment. In the absence of a contrary

bestämmelser i transportavtalet är ogiltiga. En transportör kan dock ta på sig större ansvar och förpliktelser än de som föreskrivs i dessa enhetliga rättsregler.

Avdelning II
Ingående och fullgörande av transportavtalet

Artikel 6
Transportavtal

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

§ 2 Transportavtalet skall bekräftas genom en fraktsedel som överensstämmer med en enhetlig förlaga. Om fraktsedeln saknas, är felaktig eller har gått förlorad skall detta dock inte påverka avtalets bestånd eller giltighet, utan det skall fortfarande lyda under dessa enhetliga rättsregler.

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

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

§ 5 Fraktsedeln skall inte vara likvärdig med ett konossement.

§ 6 En fraktsedel skall upprättas för varje sändning. Om inte annat överenskommit mellan

l'expéditeur et le transporteur, une même lettre de voiture ne peut concerner que le chargement d'un seul wagon.

§ 7 En cas d'un transport empruntant le territoire douanier de la Communauté européenne ou le territoire, sur lequel est appliquée la procédure de transit commun, chaque envoi doit être accompagné d'une lettre de voiture répondant aux exigences de l'article 7.

§ 8 Les associations internationales des transporteurs établissent les modèles uniformes de lettre de voiture en accord avec les associations internationales de la clientèle et les organismes compétents en matière douanière dans les Etats membres ainsi qu'avec toute organisation intergouvernementale d'intégration économique régionale ayant compétence pour sa propre législation douanière.

§ 9 La lettre de voiture, y compris son duplicata, peut être établie sous forme d'enregistrement électronique des données, qui peuvent être transformées en signes d'écriture lisibles. Les procédés employés pour l'enregistrement et le traitement des données doivent être équivalents du point de vue fonctionnel, notamment en ce qui concerne la force probante de la lettre de voiture représentée par ces données.

Article 7
Teneur de la lettre de voiture

§ 1 La lettre de voiture doit contenir les indications suivantes:
a) le lieu et la date de son établissement;

agreement between the consignor and the carrier, a consignment note may not relate to more than one wagon load.

§ 7 In the case of carriage which takes place on the customs territory of the European Community or the territory on which the common transit procedure is applied, each consignment must be accompanied by a consignment note satisfying the requirements of Article 7.

§ 8 The international associations of carriers shall establish uniform model consignment notes in agreement with the customers' international associations and the bodies having competence for customs matters in the Member States as well as any intergovernmental regional economic integration organisation having competence to adopt its own customs legislation.

§ 9 The consignment note and its duplicate may be established in the form of electronic data registration which can be transformed into legible written symbols. The procedure used for the registration and treatment of data must be equivalent from the functional point of view, particularly so far as concerns the evidential value of the consignment note represented by those data.

Article 7
Wording of the consignment note

§ 1 The consignment note must contain the following particulars:
a) the place at which and the day on which it is made out;

avsändaren och transportören, får en och samma fraktsedel endast avse en enda vagn.

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

§ 8 De internationella transportörsorganisationerna skall upprätta enhetliga förslagor för fraktsedlar i samråd med de internationella kundorganisationerna och medlemsstaternas behöriga tullmyndigheter samt med varje mellanstatlig organisation för regional ekonomisk integration som är behörig att anta sin egen tullagstiftning.

§ 9 Fraktsedeln, inbegripet dubbletten av denna, får upprättas i elektronisk form, som kan omvandlas till läsbara skrivtecken. Förfarandena för registrering och behandling av uppgifterna skall vara likvärdiga i funktionshänseende, i synnerhet i fråga om bevisvärdet av den fraktsedel som dessa uppgifter utgör.

Artikel 7
Fraktsedeln innehåll

§ 1 Fraktsedeln skall innehålla följande uppgifter:
a) Ort och datum för upprättande av fraktsedeln.

b) le nom et l'adresse de l'expéditeur;	b) the name and address of the consignor;	b) Avsändarens namn och adress.
c) le nom et l'adresse du transporteur qui a conclu le contrat de transport;	c) the name and address of the carrier who has concluded the contract of carriage;	c) Namn och adress avseende den transportör som slutit transportavtalet.
d) le nom et l'adresse de celui auquel la marchandise est remise effectivement s'il n'est pas le transporteur visé à la lettre c);	d) the name and address of the person to whom the goods have effectively been handed over if he is not the carrier referred to in letter c);	d) Namn och adress avseende den person som godset verkligen överlämnats till, om denne inte är den transportör som avses i led c.
e) le lieu et la date de la prise en charge de la marchandise;	e) the place and the day of taking over of the goods;	e) Ort och datum för mottagandet av godset.
f) le lieu de livraison;	f) the place of delivery;	f) Utlämningsort.
g) le nom et l'adresse du destinataire;	g) the name and address of the consignee;	g) Mottagarens namn och adress.
h) la dénomination de la nature de la marchandise et du mode d'emballage, et, pour les marchandises dangereuses, la dénomination prévue par le Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID);	h) the description of the nature of the goods and the method of packing, and, in case of dangerous goods, the description provided for in the Regulation concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Rail (RID);	h) Beskrivning av godsets art och förpackningssättet samt, för farligt gods, den beskrivning som föreskrivs i reglementet om internationell järnvägs-transport av farligt gods (RID).
i) le nombre de colis et les signes et numéros particuliers nécessaires à l'identification des envois de détail;	i) the number of packages and the special marks and numbers necessary for the identification of consignments in less than full wagon loads;	i) Antal kollin och de särskilda märken och nummer som är nödvändiga för identifiering av styckegods.
j) le numéro du wagon, dans le cas de transport par wagons complets;	j) the number of the wagon in the case of carriage of full wagon loads;	j) Vagnsnummer vid transport av hel vagnslast.
k) le numéro du véhicule ferroviaire roulant sur ses propres roues, s'il est remis au transport en tant que marchandise;	k) the number of the railway vehicle running on its own wheels, if it is handed over for carriage as goods;	k) Numret på det järnvägsfordon som rullar på egna hjul och som överlämnas för transport som gods.
l) en outre, dans le cas d'unités de transport intermodal, la catégorie, le numéro ou d'autres caractéristiques nécessaires à leur identification;	l) in addition, in the case of intermodal transport units, the category, the number or other characteristics necessary for their identification;	l) Dessutom, för intermodal lastbärare, uppgift om kategori, nummer eller andra utmärkande egenskaper som är nödvändiga för identifiering av dessa.
m) la masse brute de la marchandise ou la quantité de la marchandise exprimée sous d'autres formes;	m) the gross mass or the quantity of the goods expressed in other ways;	m) Godsets bruttovikt eller godsets kvantitet uttryckt på annat sätt.
n) une énumération détaillée des documents requis par les douanes ou d'autres	n) a detailed list of the documents which are required by customs or other	n) En noggrann förteckning över sådana handlingar som krävs av tullmyndig-

- | | | |
|---|--|--|
| <p>autorités administratives, joints à la lettre de voiture ou tenus à la disposition du transporteur auprès d'une autorité dûment désignée ou auprès d'un organe désigné dans le contrat;</p> | <p>administrative authorities and are attached to the consignment note or held at the disposal of the carrier at the offices of a duly designated authority or a body designated in the contract;</p> | <p>heter eller andra förvaltningsmyndigheter och som har fogats till fraktsedeln eller ställts till transportörens förfogande hos en i vederbörlig ordning utsedd myndighet eller hos ett organ som utsetts i avtalet.</p> |
| <p>o) les frais afférents au transport (prix de transport, frais accessoires, droits de douane et autres frais survenant à partir de la conclusion du contrat jusqu'à la livraison), dans la mesure où ils doivent être payés par le destinataire ou toute autre indication que les frais sont dus par le destinataire;</p> | <p>o) the costs relating to carriage (the carriage charge, incidental costs, customs duties and other costs incurred from the conclusion of the contract until delivery) in so far as they must be paid by the consignee or any other statement that the costs are payable by the consignee;</p> | <p>o) Kostnader som är hänförliga till transporten (frakt, tilläggsavgifter, tullavgifter och andra kostnader som uppkommer från det att avtalet slutits tills utlämning sker), i den mån de skall betalas av mottagaren eller varje annan uppgift om att kostnaderna skall betalas av mottagaren.</p> |
| <p>p) l'indication que le transport est soumis, nonobstant toute clause contraire, aux présentes Règles uniformes.</p> | <p>p) a statement that the carriage is subject, notwithstanding any clause to the contrary, to these Uniform Rules.</p> | <p>p) Uppgift om att dessa enhetliga rättsregler skall tillämpas på transporten, utan hinder av eventuella klausuler med motsatt innebörd.</p> |

§ 2 Le cas échéant, la lettre de voiture doit contenir, en outre, les indications suivantes :

- a) en cas de transport par des transporteurs subséquents, le transporteur devant livrer la marchandise, alors que celui-ci a donné son consentement à l'inscription sur la lettre de voiture;
- b) les frais que l'expéditeur prend à sa charge;
- c) le montant du remboursement à percevoir lors de la livraison de la marchandise;
- d) la valeur déclarée de la marchandise et le montant représentant l'intérêt spécial à la livraison;
- e) le délai convenu dans lequel le transport doit être effectué;
- f) l'itinéraire convenu;

§ 2 Where applicable the consignment note must also contain the following particulars:

- a) in the case of carriage by successive carriers, the carrier who must deliver the goods when he has consented to this entry in the consignment note;
- b) the costs which the consignor undertakes to pay;
- c) the amount of the cash on delivery charge;
- d) the declaration of the value of the goods and the amount representing the special interest in delivery;
- e) the agreed transit period;
- f) the agreed route;

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

- a) Vid transport med efterföljande transportörer, den transportör som skall lämna ut godset, när denne har givit sitt samtycke till att föras upp på fraktsedeln.
- b) De kostnader som avsändaren förbinder sig att betala.
- c) Beloppet för det efterkrav som skall uppbäras vid utlämning av godset.
- d) Godsets deklarerade värde och det belopp som utgör särskilt leveransintresse.
- e) Den överenskomna leveransfristen.
- f) Den överenskomna transportvägen.

- | | | |
|---|--|--|
| g) une liste des documents non cités au § 1, lettre n) remis au transporteur; | g) a list of the documents mentioned in § 1, letter n) handed over to the carrier; | g) En förteckning över handlingar som inte nämns i § 1 n och som överlämnats till transportören. |
| h) les inscriptions de l'expéditeur concernant le nombre et la désignation des sceaux qu'il a apposés sur le wagon. | h) the entries made by the consignor concerning the number and description of seals he has affixed to the wagon. | h) Avsändarens uppgifter om antalet plomberingar har fästs vid vagnen och en beskrivning av dessa. |

§ 3 Les parties au contrat de transport peuvent porter sur la lettre de voiture toute autre indication qu'elles jugent utile.

§ 3 The parties to the contract may enter on the consignment note any other particulars they consider useful.

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

Article 8

Responsabilité pour les inscriptions portées sur la lettre de voiture

Article 8

Responsibility for particulars entered on the consignment note

Artikel 8

Ansvar för uppgifterna i fraktsedeln

§ 1 L'expéditeur répond de tous les frais et dommages supportés par le transporteur du fait :

§ 1 The consignor shall be responsible for all costs, loss or damage sustained by the carrier by reason of

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

- a) d'inscriptions par l'expéditeur, sur la lettre de voiture, de mentions irrégulières, inexactes, incomplètes ou portées ailleurs qu'à la place réservée à chacune d'elles ou
- b) de l'omission par l'expéditeur d'inscriptions prescrites par le RID.

- a) the entries made by the consignor in the consignment note being irregular, incorrect, incomplete or made elsewhere than in the allotted space, or
- b) the consignor omitting to make the entries prescribed by RID.

- a) avsändarens uppgifter på fraktsedeln är oriktiga, otydliga, ofullständiga eller har förts in på fel ställe på fraktsedeln, eller
- b) avsändaren har underlåtit att föra in de uppgifter som föreskrivs i RID.

§ 2 Si, à la demande de l'expéditeur, le transporteur inscrit des mentions sur la lettre de voiture, il est considéré, jusqu'à preuve du contraire, comme agissant pour le compte de l'expéditeur.

§ 2 If, at the request of the consignor, the carrier makes entries on the consignment note, he shall be deemed, unless the contrary is proved, to have done so on behalf of the consignor.

§ 2 Om transportören för in uppgifter på fraktsedeln på begäran av avsändaren skall han anses handla på avsändarens vägnar, tills motsatsen bevisats.

§ 3 Si la lettre de voiture ne contient pas l'indication prévue à l'article 7, § 1, lettre p), le transporteur est responsable de tous les frais et dommages subis par l'ayant droit en raison de cette omission.

§ 3 If the consignment note does not contain the statement provided for in Article 7 § 1, letter p), the carrier shall be liable for all costs, loss or damage sustained through such omission by the person entitled.

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

*Article 9**Marchandises dangereuses*

Lorsque l'expéditeur a omis les inscriptions prescrites par le RID, le transporteur peut, à tout moment, selon les circonstances, décharger ou détruire la marchandise ou la rendre inoffensive, sans qu'il y ait matière à indemnisation, sauf s'il a eu connaissance du caractère dangereux de la marchandise lors de sa prise en charge.

*Article 10**Païement des frais*

§ 1 Sauf convention contraire entre l'expéditeur et le transporteur, les frais (prix de transport, frais accessoires, droits de douane et autres frais survenant à partir de la conclusion du contrat jusqu'à la livraison) sont payés par l'expéditeur.

§ 2 Lorsque, en vertu d'une convention entre l'expéditeur et le transporteur, les frais sont mis à la charge du destinataire et que le destinataire n'a pas retiré la lettre de voiture, ni fait valoir ses droits conformément à l'article 17, § 3, ni modifié le contrat de transport conformément à l'article 18, l'expéditeur reste tenu au païement des frais.

*Article 11**Vérification*

§ 1 Le transporteur a le droit de vérifier, à tout moment, si les conditions de transport ont été respectées et si l'envoi répond aux inscriptions portées sur la lettre de voiture par l'expéditeur. Lorsque la vérification porte sur le contenu de l'envoi, celle-ci se fait dans la

*Article 9**Dangerous goods*

If the consignor has failed to make the entries prescribed by RID, the carrier may at any time unload or destroy the goods or render them innocuous, as the circumstances may require, without payment of compensation, save when he was aware of their dangerous nature on taking them over.

*Article 10**Payment of costs*

§ 1 Unless otherwise agreed between the consignor and the carrier, the costs (the carriage charge, incidental costs, customs duties and other costs incurred from the time of the conclusion of the contract to the time of delivery) shall be paid by the consignor.

§ 2 When by virtue of an agreement between the consignor and the carrier, the costs are payable by the consignee and the consignee has not taken possession of the consignment note nor asserted his rights in accordance with Article 17 § 3, nor modified the contract of carriage in accordance with Article 18, the consignor shall remain liable to pay the costs.

*Article 11**Examination*

§ 1 The carrier shall have the right to examine at any time whether the conditions of carriage have been complied with and whether the consignment corresponds with the entries in the consignment note made by the consignor. If the examination concerns the contents

*Artikel 9**Farligt gods*

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

*Artikel 10**Betalning av kostnader*

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

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

*Artikel 11**Undersökning*

§ 1 Transportören skall ha rätt att när som helst undersöka om transportvillkoren är uppfyllda och om sändningen svarar mot de uppgifter som avsändaren har fört in på fraktsedeln. När undersökningen avser sändningens innehåll, skall den om

mesure du possible en présence de l'ayant droit; dans les cas où cela n'est pas possible, le transporteur fait appel à deux témoins indépendants, à défaut d'autres dispositions dans les lois et prescriptions de l'Etat où la vérification a lieu.

§ 2 Si l'envoi ne répond pas aux inscriptions portées sur la lettre de voiture ou si les dispositions relatives au transport des marchandises admises sous condition n'ont pas été respectées, le résultat de la vérification doit être mentionné sur le feuillet de la lettre de voiture qui accompagne la marchandise, et, si le transporteur détient encore le duplicata de la lettre de voiture, également sur celui-ci. Dans ce cas, les frais occasionnés par la vérification grèvent la marchandise, à moins qu'ils n'aient été payés immédiatement.

§ 3 Lorsque l'expéditeur effectue le chargement, il a le droit d'exiger la vérification par le transporteur de l'état de la marchandise et de son emballage ainsi que de l'exactitude des énonciations de la lettre de voiture concernant le nombre de colis, leurs marques et leurs numéros ainsi que la masse brute ou la quantité autrement indiquée. Le transporteur n'est obligé de procéder à la vérification que s'il a les moyens appropriés pour le faire. Le transporteur peut réclamer le paiement des frais de vérification. Le résultat des vérifications est consigné sur la lettre de voiture.

of the consignment, this shall be carried out as far as possible in the presence of the person entitled; where this is not possible, the carrier shall require the presence of two independent witnesses, unless the laws and prescriptions of the State where the examination takes place provide otherwise.

§ 2 If the consignment does not correspond with the entries in the consignment note or if the provisions relating to the carriage of goods accepted subject to conditions have not been complied with, the result of the examination must be entered in the copy of the consignment note which accompanies the goods, and also in the duplicate of the consignment note, if it is still held by the carrier. In this case the costs of the examination shall be charged against the goods, if they have not been paid immediately.

§ 3 When the consignor loads the goods, he shall be entitled to require the carrier to examine the condition of the goods and their packaging as well as the accuracy of statements on the consignment note as to the number of packages, their marks and numbers as well as the gross mass of the goods or their quantity otherwise expressed. The carrier shall be obliged to proceed with the examination only if he has appropriate means of carrying it out. The carrier may demand the payment of the costs of the examination. The result of the examination shall be entered on the consignment note.

möjligt ske i närvaro av den som har rätt till godset; i de fall detta inte är möjligt skall transportören tillkalla två oberoende vittnen, om det inte finns några andra bestämmelser i den stat där undersökningen äger rum.

§ 2 Om sändningen inte svarar mot de uppgifter som förts in på fraktsedeln eller om bestämmelserna om transport av gods som tas emot på vissa villkor inte har följts, skall resultatet av undersökningen antecknas på det exemplar av fraktsedeln som åtföljer godset och, om transportören har kvar fraktsedelsdubblen, även på denna. I så fall skall kostnaderna för undersökningen påföras godset, om de inte betalas omedelbart.

§ 3 När avsändaren lastar godset, har han rätt att kräva att transportören undersöker godsets skick och förpackning samt riktigheten av uppgifterna i fraktsedeln i fråga om antal kollin, märkning och nummer samt bruttovikt eller kvantitet som angivits på annat sätt. Transportören är endast skyldig att utföra undersökningen om den har möjlighet att göra det på lämpligt sätt. Transportören får kräva betalning för undersökningskostnaderna. Resultatet av undersökningarna skall noteras på fraktsedeln.

*Article 12**Force probante de la lettre de voiture*

§ 1 La lettre de voiture fait foi, jusqu'à preuve du contraire, de la conclusion et des conditions du contrat de transport et de la prise en charge de la marchandise par le transporteur.

§ 2 Lorsque le transporteur a effectué le chargement, la lettre de voiture fait foi, jusqu'à preuve du contraire, de l'état de la marchandise et de son emballage indiqué sur la lettre de voiture, ou à défaut de telles indications, du bon état apparent au moment de la prise en charge par le transporteur et de l'exactitude des énonciations de la lettre de voiture concernant le nombre de colis, leurs marques et leurs numéros ainsi que la masse brute ou la quantité autrement indiquée.

§ 3 Lorsque l'expéditeur a effectué le chargement, la lettre de voiture fait foi, jusqu'à preuve du contraire, de l'état de la marchandise et de son emballage indiqué sur la lettre de voiture ou à défaut de telles indications du bon état apparent et de l'exactitude des mentions énoncées au § 2 uniquement dans le cas où le transporteur les a vérifiées et a inscrit le résultat concordant de sa vérification sur la lettre de voiture.

§ 4 Cependant, la lettre de voiture ne fait pas foi dans le cas où elle comporte une réserve motivée. Une réserve peut être motivée notamment par le fait que le transporteur n'a pas les moyens appropriés de vérifier si l'envoi répond aux inscriptions

*Article 12**Evidential value of the consignment note*

§ 1 The consignment note shall be prima facie evidence of the conclusion and the conditions of the contract of carriage and the taking over of the goods by the carrier.

§ 2 If the carrier has loaded the goods, the consignment note shall be prima facie evidence of the condition of the goods and their packaging indicated on the consignment note or, in the absence of such indications, of their apparently good condition at the moment they were taken over by the carrier and of the accuracy of the statements in the consignment note concerning the number of packages, their marks and numbers as well as the gross mass of the goods or their quantity otherwise expressed.

§ 3 If the consignor has loaded the goods, the consignment note shall be prima facie evidence of the condition of the goods and of their packaging indicated in the consignment note or, in the absence of such indication, of their apparently good condition and of the accuracy of the statements referred to in § 2 solely in the case where the carrier has examined them and recorded on the consignment note a result of his examination which tallies.

§ 4 However, the consignment note will not be prima facie evidence in a case where it bears a reasoned reservation. A reason for a reservation could be that the carrier does not have the appropriate means to examine whether the consignment

*Artikel 12**Fraktsedelns bevisvärde*

§ 1 Fraktsedeln skall tills motsatsen visats gälla som bevis för att transportavtalet har ingåtts och för villkoren i transportavtalet samt för transportörens mottagande av godset.

§ 2 När transportören har lastat godset skall fraktsedeln tills motsatsen visats gälla som bevis för att godset är i det skick och har den förpackning som uppgivits på fraktsedeln, eller, om det inte finns några sådana uppgifter, för att godset såg ut att vara i gott skick när transportören tog emot det och för att uppgifterna i fraktsedeln om antal kollin, märkning och nummer samt bruttovikt eller på annat sätt angiven kvantitet är riktiga.

§ 3 När avsändaren har lastat godset skall fraktsedeln, i de fall transportören har kontrollerat godsets och förpackningens skick och riktigheten av de uppgifter som angivits i enlighet med 2 § och bekräftat riktigheten på fraktsedeln, gälla som bevis tills annat visats för att godset och dess förpackning var i det skick som anges på fraktsedeln eller, om inget har angivits på fraktsedeln, såg ut att vara i gott skick.

§ 4 Fraktsedeln skall dock inte räcka som bevis om den innehåller ett motiverat förbehåll. Ett skäl för förbehåll kan vara att transportören inte har möjlighet att på lämpligt sätt undersöka om sändningen svarar mot uppgifterna i

portées sur la lettre de voiture.

corresponds to the entries in the consignment note.

fraktsedeln.

Article 13

Chargement et déchargement de la marchandise

Article 13

Loading and unloading of the goods

Artikel 13

Lastning och lossning av godset

§ 1 L'expéditeur et le transporteur conviennent à qui incombe le chargement et le déchargement de la marchandise. A défaut d'une telle convention, le chargement et le déchargement incombent au transporteur pour les colis alors que pour les wagons complets, le chargement incombe à l'expéditeur et le déchargement, après la livraison, au destinataire.

§ 1 The consignor and the carrier shall agree who is responsible for the loading and unloading of the goods. In the absence of such an agreement, for packages the loading and unloading shall be the responsibility of the carrier whereas for full wagon loads loading shall be the responsibility of the consignor and unloading, after delivery, the responsibility of the consignee.

§ 1 Avsändaren och transportören skall komma överens om vem som skall lasta och lossa godset. Om det inte finns någon sådan överenskommelse skall lastningen och lossningen åligga transportören när det gäller stycke gods. För hela vagnslaster skall dock lastningen åligga avsändaren medan lossningen efter utlämningen skall åligga mottagaren.

§ 2 L'expéditeur est responsable de toutes les conséquences d'un chargement défectueux effectué par lui et doit notamment réparer le dommage subi de ce fait par le transporteur. La preuve du chargement défectueux incombe au transporteur.

§ 2 The consignor shall be liable for all the consequences of defective loading carried out by him and must in particular compensate the carrier for the loss or damage sustained in consequence by him. The burden of proof of defective loading shall lie on the carrier.

§ 2 Avsändaren skall vara ansvarig för alla följder av en bristfällig lastning som har utförts av honom och skall särskilt ersätta den skada som transportören åsamkats på grund av detta. Det ankommer på transportören att visa att lastningen har varit bristfällig.

Article 14

Emballage

L'expéditeur est responsable envers le transporteur de tous les dommages et des frais qui auraient pour origine l'absence ou la défectuosité de l'emballage de la marchandise, à moins que, la défectuosité étant apparente ou connue du transporteur au moment de la prise en charge, le transporteur n'ait pas fait de réserves à son sujet.

Article 14

Packing

The consignor shall be liable to the carrier for any loss or damage and costs due to the absence of, or defects in, the packing of goods, unless the defectiveness was apparent or known to the carrier at the time when he took over the goods and he made no reservations concerning it.

Artikel 14

Förpackning

Avsändaren skall vara ansvarig gentemot transportören för alla skador och kostnader på grund av att godset saknar förpackning eller att förpackningen är bristfällig, om inte bristfälligheten var uppenbar eller känd av transportören när han tog emot godset och han inte har gjort förbehåll om detta.

*Article 15**Accomplissement des formalités administratives*

§ 1 En vue de l'accomplissement des formalités, exigées par les douanes ou par d'autres autorités administratives, avant la livraison de la marchandise, l'expéditeur doit joindre à la lettre de voiture ou mettre à la disposition du transporteur les documents nécessaires et lui fournir tous les renseignements voulus.

§ 2 Le transporteur n'est pas tenu d'examiner si ces documents et renseignements sont exacts ou suffisants. L'expéditeur est responsable envers le transporteur de tous les dommages qui pourraient résulter de l'absence, de l'insuffisance ou de l'irrégularité de ces documents et renseignements, sauf en cas de faute du transporteur.

§ 3 Le transporteur est responsable des conséquences de la perte ou de l'utilisation irrégulière des documents mentionnés sur la lettre de voiture et qui accompagnent celle-ci ou qui lui ont été confiés, à moins que la perte ou le dommage occasionné par l'utilisation irrégulière de ces documents a eu pour cause des circonstances que le transporteur ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier. Toutefois, l'éventuelle indemnité n'excède pas celle prévue en cas de perte de la marchandise.

§ 4 L'expéditeur, par une inscription portée sur la lettre de voiture, ou le destinataire qui donne un ordre conformément à l'article 18, § 3, peut demander :

*Article 15**Completion of administrative formalities*

§ 1 With a view to the completion of the formalities required by customs and other administrative authorities, to be completed before delivery of the goods, the consignor must attach the necessary documents to the consignment note or make them available to the carrier and furnish him with all the requisite information.

§ 2 The carrier shall not be obliged to check whether these documents and this information are correct and sufficient. The consignor shall be liable to the carrier for any loss or damage resulting from the absence or insufficiency of, or any irregularity in, such documents and information, save in the case of fault of the carrier.

§ 3 The carrier shall be liable for any consequences arising from the loss or misuse of the documents referred to in the consignment note and accompanying it or deposited with the carrier, unless the loss of the documents or the loss or damage caused by the misuse of the documents has been caused by circumstances which the carrier could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent. Nevertheless any compensation payable shall not exceed that provided for in the event of loss of the goods.

§ 4 The consignor, by so indicating in the consignment note, or the consignee by giving orders as provided for in Article 18 § 3 may ask

*Artikel 15**Fullgörande av förvaltningsmyndigheters föreskrifter*

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

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

§ 3 Transportören skall vara ansvarig för följderna av att de handlingar som nämns i fraktsedeln och åtföljer denna eller som har anförtrots honom går förlorade eller används på ett oriktigt sätt, om inte förlusten eller den skada som uppkommit genom att dessa handlingar använts på ett oriktigt sätt beror på omständigheter som transportören inte kunnat undvika eller förebygga följderna av. Ett eventuellt skadestånd får dock inte överstiga vad som skulle ha betalats vid förlust av godset.

§ 4 Avsändaren kan genom en anteckning i fraktsedeln, eller mottagaren kan genom en anvisning enligt artikel 18 § 3, begära att

- | | | |
|---|--|--|
| <p>a) d'assister lui-même à l'accomplissement des formalités exigées par les douanes ou par d'autres autorités administratives ou de s'y faire représenter par un mandataire, pour fournir tous les renseignements et formuler toutes les observations utiles;</p> <p>b) d'accomplir lui-même les formalités exigées par les douanes ou par d'autres autorités administratives ou de les faire accomplir par un mandataire, dans la mesure où les lois et prescriptions de l'Etat où elles s'effectuent le permettent;</p> <p>c) de procéder au paiement des droits de douane et autres frais, lorsque lui-même ou son mandataire assiste à l'accomplissement des formalités exigées par les douanes ou par d'autres autorités administratives ou les accomplit, dans la mesure où les lois et prescriptions de l'Etat où elles s'effectuent le permettent.</p> | <p>a) to be present himself or to be represented by an agent when the customs or other administrative formalities are carried out, for the purpose of furnishing any information or explanation required;</p> <p>b) to complete the customs or other administrative formalities himself or to have them completed by an agent, in so far as the laws and prescriptions of the State in which they are to be carried out so permit;</p> <p>c) to pay customs duties and other charges, when he or his agent is present at or completes the customs or other administrative formalities, in so far as the laws and prescriptions of the State in which they are carried out permit such payment.</p> | <p>a) själv eller genom ombud få närvara för att lämna upplysningar och göra påpekanden, när de åtgärder vidtas som krävs av tullmyndigheter eller andra förvaltningsmyndigheter,</p> <p>b) själv eller genom ombud få vidta de åtgärder som krävs av tullmyndigheter eller andra förvaltningsmyndigheter, i den mån detta är tillåtet enligt lagar och bestämmelser i den stat där åtgärderna skall vidtas,</p> <p>c) få betala tullavgifter och andra kostnader, om han eller hans ombud är närvarande vid de åtgärder som krävs av tullmyndigheter eller andra förvaltningsmyndigheter eller om han själv vidtar dem, i den mån betalningen är tillåten enligt lagar och bestämmelser i den stat där åtgärderna skall vidtas.</p> |
|---|--|--|

Dans ces cas, ni l'expéditeur, ni le destinataire qui a le droit de disposition, ni leur mandataire ne peuvent prendre possession de la marchandise.

In such circumstances neither the consignor, nor the consignee who has the right of disposal, nor the agent of either may take possession of the goods.

I sådana fall får varken avsändaren eller den mottagare som har rätt att förfoga över godset, eller deras ombud, ta godset i besittning.

§ 5 Si, pour l'accomplissement des formalités exigées par les douanes ou par d'autres autorités administratives, l'expéditeur a désigné un lieu où les prescriptions en vigueur ne permettent pas de les accomplir, ou bien s'il a prescrit, pour ces formalités, tout autre mode de procéder qui ne peut pas être exécuté, le transporteur opère de la façon qui lui paraît être la plus favorable aux intérêts de l'ayant droit, et fait connaître à l'expéditeur les mesures prises.

§ 5 If, for the completion of the customs or other administrative formalities, the consignor has designated a place where the prescriptions in force do not permit their completion, or if he has stipulated for the purpose any other procedure which cannot be followed, the carrier shall act in the manner which appears to him to be the most favourable to the interests of the person entitled and shall inform the consignor of the measures taken.

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

§ 6 Si l'expéditeur a pris en charge le paiement des droits de douane, le transporteur peut accomplir les formalités douanières à son choix, soit en cours de route, soit au lieu de destination.

§ 7 Toutefois, le transporteur peut procéder conformément au § 5 si le destinataire n'a pas retiré la lettre de voiture dans le délai prévu par les prescriptions en vigueur au lieu de destination.

§ 8 L'expéditeur doit se conformer aux 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 transporteur peut y pourvoir; les frais en résultant grèvent la marchandise.

Article 16
Délais de livraison

§ 1 L'expéditeur et le transporteur conviennent du délai de livraison. A défaut d'une convention, ce délai ne peut être supérieur à celui résultant des §§ 2 à 4.

§ 2 Sous réserve des §§ 3 et 4, les délais maxima de livraison sont les suivants :

- a) pour les wagons complets
 - délai d'expédition 12 heures,
 - délai de transport, par fraction indivisible de 400 km 24 heures;
- b) pour les envois de détail
 - délai d'expédition 24 heures,

§ 6 If the consignor has undertaken to pay customs duties, the carrier shall have the choice of completing customs formalities either in transit or at the destination place.

§ 7 However, the carrier may proceed in accordance with § 5 if the consignee has not taken possession of the consignment note within the period fixed by the prescriptions in force at the destination place.

§ 8 The consignor must comply with the prescriptions of customs or other administrative authorities with respect to the packing and sheeting of the goods. If the consignor has not packed or sheeted the goods in accordance with those prescriptions the carrier shall be entitled to do so; the resulting cost shall be charged against the goods.

Article 16
Transit periods

§ 1 The consignor and the carrier shall agree the transit period. In the absence of an agreement, the transit period must not exceed that which would result from the application of §§ 2 to 4.

§ 2 Subject to §§ 3 and 4, the maximum transit periods shall be as follows:

- a) for wagon-load consignments
 - period for consignment 12 hours,
 - period for carriage, for each 400 km or fraction thereof 24 hours;
- b) for less than wagon-load consignment
 - period for consignments 24 hours,

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

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

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

Artikel 16
Leveransfrister

§ 1 Avsändaren och transportören skall komma överens om leveransfristen. Om det inte finns någon överenskommelse får denna frist inte vara längre än den som anges i §§ 2–4.

§ 2 Om inte annat följer av §§ 3 och 4, skall de längsta leveransfristerna vara enligt följande:

- a) För hela vagnslaster
 - expedieringsfrist 12 timmar,
 - transportfrist, för varje påbörjad sträcka av 400 km 24 timmar,
- b) för styckegodssändningar
 - expedieringsfrist 24 timmar,

- délai de transport, par fraction indivisible de 200 km 24 heures.

Les distances se rapportent à l'itinéraire convenu, à défaut, à l'itinéraire le plus court possible.

§ 3 Le transporteur peut fixer des délais supplémentaires d'une durée déterminée dans les cas suivants :

- a) envois empruntant
- des lignes dont l'écartement des rails est différent,
 - la mer ou une voie de navigation intérieure,
 - une route s'il n'existe pas de liaison ferroviaire;
- b) circonstances extraordinaires entraînant un développement anormal du trafic ou des difficultés anormales d'exploitation.

La durée des délais supplémentaires doit figurer dans les Conditions générales de transport.

§ 4 Le délai de livraison commence à courir après la prise en charge de la marchandise; il est prolongé de la durée du séjour occasionné sans faute de la part du transporteur. Le délai de livraison est suspendu les dimanches et jours fériés légaux.

Article 17
Livraison

§ 1 Le transporteur doit remettre la lettre de voiture et livrer la marchandise au destinataire, au lieu de livraison prévu, contre décharge et paiement des créances résultant du contrat de transport.

- period for carriage, for each 200 km or fraction thereof 24 hours.

The distances shall relate to the agreed route or, in the absence thereof, to the shortest possible route.

§ 3 The carrier may fix additional transit periods of specified duration in the following cases :

- a) consignments to be carried
- by lines of a different gauge,
 - by sea or inland waterway,
 - by road if there is no rail link;
- b) exceptional circumstances causing an exceptional increase in traffic or exceptional operating difficulties.

The duration of the additional transit periods must appear in the General Conditions of Carriage.

§ 4 The transit period shall start to run after the taking over of the goods; it shall be extended by the duration of a stay caused without any fault of the carrier. The transit period shall be suspended on Sundays and statutory holidays.

Article 17
Delivery

§ 1 The carrier must hand over the consignment note and deliver the goods to the consignee at the place designated for delivery against receipt and payment of the amounts due according to the contract of carriage.

- transportfrist, för varje påbörjad sträcka av 200 km 24 timmar.

Avstånden skall avse den överenskomna transportsträckan eller, om sådan överenskommelse saknas, den kortaste möjliga transportsträckan.

§ 3 Transportören får fastställa tilläggsfrister av viss bestämd längd i följande fall:

- a) Sändningar som transporteras
- över linjer med olika spårvidd,
 - till sjöss eller på inre vattenvägar,
 - på väg, om det inte finns någon järnvägsförbindelse,
- b) under osedvanliga förhållanden som förorsakar en ovanlig ökning av trafiken eller ovanliga driftsvårigheter.

Längden på tilläggsfristerna skall anges i de allmänna transportvillkoren.

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

Artikel 17
Utlämnning av gods

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

§ 2 Sont assimilés à la livraison au destinataire, lorsqu'ils sont effectués conformément aux prescriptions en vigueur au lieu de livraison:

- 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 transporteur;
- b) l'entreposage auprès du transporteur de la marchandise ou son dépôt chez un commissionnaire-expéditeur ou dans un entrepôt public.

§ 3 Après l'arrivée de la marchandise au lieu de livraison, le destinataire peut demander au transporteur de lui remettre la lettre de voiture et de lui livrer la marchandise. Si la perte de la marchandise est constatée ou si la marchandise n'est pas arrivée à l'expiration du délai prévu à l'article 29, § 1, le destinataire peut faire valoir en son propre nom, à l'encontre du transporteur, les droits qui résultent pour lui du contrat de transport.

§ 4 L'ayant droit peut refuser l'acceptation de la marchandise, même après réception de la lettre de voiture et paiement des créances résultant du contrat de transport, tant qu'il n'a pas été procédé aux vérifications qu'il a requises en vue de constater un dommage allégué.

§ 5 Pour le surplus, la livraison de la marchandise est effectuée conformément aux prescriptions en vigueur au lieu de livraison.

§ 6 Si la marchandise a été livrée sans encaissement préalable d'un remboursement grevant la marchandise, le transporteur est

§ 2 It shall be equivalent to delivery to the consignee if, in accordance with the prescriptions in force at the place of destination,

- a) the goods have been handed over to customs or octroi authorities at their premises or warehouses, when these are not subject to the carrier's supervision;
- b) the goods have been deposited for storage with the carrier, with a forwarding agent or in a public warehouse.

§ 3 After the arrival of the goods at the place of destination, the consignee may ask the carrier to hand over the consignment note and deliver the goods to him. If the loss of the goods is established or if the goods have not arrived on the expiry of the period provided for in Article 29 § 1, the consignee may assert, in his own name, his rights against the carrier under the contract of carriage.

§ 4 The person entitled may refuse to accept the goods, even when he has received the consignment note and paid the charges resulting from the contract of carriage, so long as an examination which he has demanded in order to establish alleged loss or damage has not been carried out.

§ 5 In other respects, delivery of the goods shall be carried out in accordance with the prescriptions in force at the place of destination.

§ 6 If the goods have been delivered without prior collection of a cash on delivery charge, the carrier shall be

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

- a) godset överlämnas till en tull- eller skattemyndighet i en tjänste- eller lagerlokal som används av myndigheten och som inte står under transportörens uppsikt,
- b) godset läggs upp till förvaring hos transportören eller lämnas till en speditör eller ett allmänt lager för förvaring.

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

§ 4 Den som har rätt till godset får vägra att ta emot det, även efter det att han har erhållit fraktsedeln och betalat kostnaderna enligt transportavtalet, så länge en undersökning som han har begärt för att fastställa en påstådd skada inte har utförts.

§ 5 I övrigt skall utlämningen av gods ske enligt de föreskrifter som gäller på utlämningsorten.

§ 6 Om godset har levererats utan att efterkravsbeloppet dessförinnan har betalats, skall transportören vara skyldig att

tenu d'indemniser l'expéditeur à concurrence du montant du remboursement, sauf son recours contre le destinataire.

Article 18
Droit de disposer de la
marchandise

§1 L'expéditeur a le droit de disposer de la marchandise et de modifier, par des ordres ultérieurs, le contrat de transport. Il peut notamment demander au transporteur:

- a) d'arrêter le transport de la marchandise;
- b) d'ajourner la livraison de la marchandise;
- c) de livrer la marchandise à un destinataire différent de celui inscrit sur la lettre de voiture;
- d) de livrer la marchandise à un lieu différent de celui inscrit sur la lettre de voiture.

§2 Le droit pour l'expéditeur, même en possession du duplicata de la lettre de voiture, de modifier le contrat de transport s'éteint dans les cas où le destinataire:

- a) a retiré la lettre de voiture;
- b) a accepté la marchandise;
- c) a fait valoir ses droits conformément à l'article 17, § 3;
- d) est autorisé, conformément au § 3, à donner des ordres; à partir de ce moment, le transporteur doit se conformer aux ordres et aux instructions du destinataire.

§3 Le droit de modifier le contrat de transport appartient au destinataire dès l'établissement de la lettre de voiture, sauf mention

obliged to compensate the consignor up to the amount of the cash on delivery charge without prejudice to his right of recourse against the consignee.

Article 18
Right to dispose of the goods

§1 The consignor shall be entitled to dispose of the goods and to modify the contract of carriage by giving subsequent orders. He may in particular ask the carrier

- a) to discontinue the carriage of the goods;
- b) to delay the delivery of the goods;
- c) to deliver the goods to a consignee different from the one entered on the consignment note;
- d) to deliver the goods at a place other than the place of destination entered on the consignment note.

§2 The consignor's right to modify the contract of carriage shall, notwithstanding that he is in possession of the duplicate of the consignment note, be extinguished in cases where the consignee

- a) has taken possession of the consignment note;
- b) has accepted the goods;
- c) has asserted his rights in accordance with Article 17 § 3;
- d) is entitled, in accordance with § 3, to give orders; from that time onwards, the carrier shall comply with the orders and instructions of the consignee.

§3 The consignee shall have the right to modify the contract of carriage from the time when the consignment note is drawn up,

ersätta avsändaren, dock högst med efterkravets belopp, men utan inskränkning i hans rätt till återkrav gentemot mottagaren.

Artikel 18
Rätt att förfoga över godset

§1 Avsändaren har rätt att förfoga över godset och att i efterhand ändra transportavtalet. Han får bland annat begära att transportören skall

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

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

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

§3 Mottagaren har rätt att ändra transportavtalet så snart fraktsedeln har upprättats, om inte avsändaren har angett

<p>contraire inscrite sur cette lettre par l'expéditeur.</p>	<p>unless the consignor indicates to the contrary on the consignment note.</p>	<p>något annat i fraktsedeln.</p>
<p>§ 4 Le droit pour le destinataire de modifier le contrat de transport s'éteint lorsqu'il:</p>	<p>§ 4 The consignee's right to modify the contract of carriage shall be extinguished in cases where he has</p>	<p>§ 4 Mottagarens rätt att ändra transportavtalet upphör när han har</p>
<p>a) a retiré la lettre de voiture; b) a accepté la marchandise; c) a fait valoir ses droits conformément à l'article 17, § 3; d) a prescrit conformément au § 5 de livrer la marchandise à un tiers et lorsque celui-ci a fait valoir ses droits conformément à l'article 17, § 3.</p>	<p>a) taken possession of the consignment note; b) accepted the goods; c) asserted his rights in accordance with Article 17 § 3; d) given instructions for delivery of the goods to another person in accordance with § 5 and when that person has asserted his rights in accordance with Article 17 § 3.</p>	<p>a) övertagit fraktsedeln, b) tagit emot godset, c) gjort sina rättigheter gällande enligt artikel 17 § 3, d) givit anvisningar enligt § 5 om att godset skall lämnas ut till en annan person och denna person har gjort sina rättigheter gällande enligt artikel 17 § 3.</p>
<p>§ 5 Si le destinataire a prescrit de livrer la marchandise à un tiers, celui-ci n'est pas autorisé à modifier le contrat de transport.</p>	<p>§ 5 If the consignee has given instructions for delivery of the goods to another person, that person shall not be entitled to modify the contract of carriage.</p>	<p>§ 5 Om mottagaren har givit anvisningar om att godset skall lämnas ut till en annan person, har denna person inte rätt att ändra transportavtalet.</p>
<p><i>Article 19</i> <i>Exercice du droit de disposition</i></p>	<p><i>Article 19</i> <i>Exercise of the right to dispose of the goods</i></p>	<p><i>Artikel 19</i> <i>Utövande av förfoganderätten</i></p>
<p>§ 1 Lorsque l'expéditeur ou, dans le cas de l'article 18, § 3, le destinataire, veut modifier, par des ordres ultérieurs, le contrat de transport, celui-ci doit présenter au transporteur le duplicata de la lettre de voiture sur lequel doivent être portées les modifications.</p>	<p>§ 1 If the consignor or, in the case referred to in Article 18 § 3, the consignee wishes to modify the contract of carriage by giving subsequent orders, he must produce to the carrier the duplicate of the consignment note on which the modifications have to be entered.</p>	<p>§ 1 När avsändaren eller, i det fall som avses i artikel 18 § 3, mottagaren vill ändra transportavtalet i efterhand, skall han för transportören lägga fram den fraktsedelsdubblen i vilken ändringarna skall göras.</p>
<p>§ 2 L'expéditeur, ou dans le cas de l'article 18, § 3, le destinataire, doit dédommager le transporteur des frais et du préjudice qu'entraîne l'exécution des modifications ultérieures.</p>	<p>§ 2 The consignor or, in the case referred to in Article 18 § 3, the consignee must compensate the carrier for the costs and the prejudice arising from the carrying out of subsequent modifications.</p>	<p>§ 2 Avsändaren eller, i det fall som avses i artikel 18 § 3, mottagaren skall gottgöra transportören för de kostnader och den skada som det innebär att göra ändringarna i efterhand.</p>
<p>§ 3 L'exécution des modifications ultérieures doit être possible, licite et raisonnablement exigible au moment où les ordres parviennent</p>	<p>§ 3 The carrying out of the subsequent modifications must be possible, lawful and reasonable to require at the time when the orders</p>	<p>§ 3 De ändringar som görs i efterhand måste, när anvisningen när den som skall göra ändringarna, vara möjliga, tillåt-</p>

à celui qui doit les exécuter et elle ne doit notamment ni entraver l'exploitation normale de l'entreprise du transporteur, ni porter préjudice aux expéditeurs ou destinataires d'autres envois.

§ 4 Les modifications ultérieures ne doivent pas avoir pour effet de diviser l'envoi.

§ 5 Lorsque, en raison des conditions prévues au § 3, le transporteur ne peut exécuter les ordres qu'il reçoit, il doit en aviser immédiatement celui dont émanent les ordres.

§ 6 En cas de faute du transporteur, celui-ci est responsable des conséquences de l'inexécution ou de l'exécution défectueuse d'une modification ultérieure. Toutefois, l'éventuelle indemnité n'excède pas celle prévue en cas de perte de la marchandise.

§ 7 Le transporteur, qui donne suite aux modifications ultérieures demandées par l'expéditeur sans exiger la présentation du duplicata de la lettre de voiture, est responsable du dommage en résultant envers le destinataire si le duplicata de la lettre de voiture a été transmis à ce dernier. Toutefois, l'éventuelle indemnité n'excède pas celle prévue en cas de perte de la marchandise.

Article 20
Empêchements au transport

§ 1 En cas d'empêchement au transport, le transporteur décide s'il est préférable de transporter d'office la marchandise en modifiant l'itinéraire ou s'il convient, dans l'intérêt de l'ayant droit, de lui demander des instructions en lui fournissant

reach the person who is to carry them out, and must in particular neither interfere with the normal working of the carrier's undertaking nor prejudice the consignors or consignees of other consignments.

§ 4 The subsequent modifications must not have the effect of splitting the consignment.

§ 5 When, by reason of the conditions provided for in § 3, the carrier cannot carry out the orders which he receives he shall immediately notify the person from whom the orders emanate.

§ 6 In the case of fault of the carrier he shall be liable for the consequences of failure to carry out an order or failure to carry it out properly. Nevertheless, any compensation payable shall not exceed that provided for in case of loss of the goods.

§ 7 If the carrier implements the consignor's subsequent modifications without requiring the production of the duplicate of the consignment note, the carrier shall be liable to the consignee for any loss or damage sustained by him if the duplicate has been passed on to the consignee. Nevertheless, any compensation payable shall not exceed that provided for in case of loss of the goods.

Article 20
Circumstances preventing carriage

§ 1 When circumstances prevent the carriage of goods, the carrier shall decide whether it is preferable to carry the goods as a matter of course by modifying the route or whether it is advisable, in the interest of the person entitled, to ask him for

liga och rimliga att göra, och de får varken hindra den normala verksamheten i transportörens företag eller skada avsändarna eller mottagarna av andra sändningar.

§ 4 Ändringar i efterhand får inte innebära att sändningen delas upp.

§ 5 När transportören på grund av vad som sägs i § 3 inte kan utföra de anvisningar han får, skall han omedelbart underrätta den person som givit anvisningarna.

§ 6 Vid fel eller försummelse från transportörens sida skall denne vara ansvarig för följderna av att en ändring i efterhand inte görs eller görs bristfälligt. Eventuellt skadestånd får dock inte överstiga vad som skulle ha betalats vid förlust av godset.

§ 7 Om transportören genomför avsändarens ändringar i efterhand utan att kräva att fraktsedelsdubblotten visas upp, skall han vara ansvarig för den skada som mottagaren lider om fraktsedelsdubblotten har överlämnats till denne. Eventuellt skadestånd får dock inte överstiga vad som skulle ha betalats vid förlust av godset.

Artikel 20
Transporthinder

§ 1 Vid transporthinder skall transportören bestämma om det är lämpligt att han själv väljer en annan transportväg för godset eller om det ligger i den persons intresse som har rätt till godset att anvisningar begärs från denne, och därvid ge

toutes les informations utiles dont il dispose.

instructions while giving him any relevant information available to the carrier.

honom alla användbara upplysningar som transportören har tillgång till.

§ 2 Si la continuation du transport n'est pas possible, le transporteur demande des instructions à celui qui a le droit de disposer de la marchandise. Si le transporteur ne peut obtenir des instructions en temps utile, il doit prendre les mesures qui lui paraissent les plus favorables aux intérêts de celui qui a le droit de disposer de la marchandise.

§ 2 If it is impossible to continue carrying the goods, the carrier shall ask for instructions from the person who has the right to dispose of the goods. If the carrier is unable to obtain instructions within a reasonable time he must take such steps as seem to him to be in the best interests of the person entitled to dispose of the goods.

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

*Article 21
Empêchements à la livraison*

*Article 21
Circumstances preventing delivery*

*Artikel 21
Utlämningshinder*

§ 1 En cas d'empêchement à la livraison, le transporteur doit prévenir sans délai l'expéditeur et lui demander des instructions, sauf si par une inscription sur la lettre de voiture l'expéditeur a demandé que la marchandise lui soit renvoyée d'office s'il survient un empêchement à la livraison.

§ 1 When circumstances prevent delivery, the carrier must without delay inform the consignor and ask him for instructions, save where the consignor has requested, by an entry in the consignment note, that the goods be returned to him as a matter of course in the event of circumstances preventing delivery.

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

§ 2 Lorsque l'empêchement à la livraison cesse avant que les instructions de l'expéditeur soient parvenues au transporteur, la marchandise est livrée au destinataire. L'expéditeur doit en être avisé sans délai.

§ 2 When the circumstances preventing delivery cease to exist before arrival of instructions from the consignor to the carrier the goods shall be delivered to the consignee. The consignor must be notified without delay.

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

§ 3 En cas de refus de la marchandise par le destinataire, l'expéditeur a le droit de donner des instructions, même s'il ne peut produire le duplicata de la lettre de voiture.

§ 3 If the consignee refuses the goods, the consignor shall be entitled to give instructions even if he is unable to produce the duplicate of the consignment note.

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

§ 4 Lorsque l'empêchement à la livraison intervient après que le destinataire a modifié le contrat de transport conformément à l'article 18, §§ 3 à 5, le transporteur doit aviser ce destinataire.

§ 4 When the circumstances preventing delivery arise after the consignee has modified the contract of carriage in accordance with Article 18 §§ 3 to 5 the carrier must notify the consignee.

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

*Article 22**Conséquences des empêchements au transport et à la livraison*

§ 1 Le transporteur a droit au remboursement des frais que lui cause :

- a) sa demande d'instructions,
- b) l'exécution des instructions reçues,
- c) le fait que les instructions demandées ne lui parviennent pas ou pas à temps,
- d) le fait qu'il a pris une décision conformément à l'article 20, § 1, sans avoir demandé des instructions, à moins que ces frais ne soient la conséquence de sa faute. Il peut notamment percevoir le prix de transport applicable par l'itinéraire emprunté et dispose des délais correspondants à ce dernier.

§ 2 Dans les cas visés à l'article 20, § 2 et à l'article 21, § 1, le transporteur peut décharger immédiatement la marchandise aux frais de l'ayant droit. Après ce déchargement, le transport est réputé terminé. Le transporteur assume alors la garde de la marchandise pour le compte de l'ayant droit. Il peut toutefois confier la marchandise à un tiers et n'est alors responsable que du choix judiciaire de ce tiers. La marchandise reste grevée des créances résultant du contrat de transport et de tous autres frais.

§ 3 Le transporteur peut faire procéder à la vente de la marchandise sans attendre d'instructions de l'ayant droit lorsque la nature périssable ou l'état de la marchandise le justifie ou lorsque les frais de garde sont

*Article 22**Consequences of circumstances preventing carriage and delivery*

§ 1 The carrier shall be entitled to recover the costs occasioned by

- a) his request for instructions,
- b) the carrying out of instructions received,
- c) the fact that instructions requested do not reach him or do not reach him in time,
- d) the fact that he has taken a decision in accordance with Article 20 § 1, without having asked for instructions, unless such costs were caused by his fault. The carrier may in particular recover the carriage charge applicable to the route followed and shall be allowed the transit periods, applicable to such route.

§ 2 In the cases referred to in Article 20 § 2 and Article 21 § 1 the carrier may immediately unload the goods at the cost of the person entitled. Thereupon the carriage shall be deemed to be at an end. The carrier shall then be in charge of the goods on behalf of the person entitled. He may, however, entrust them to a third party, and shall then be responsible only for the exercise of reasonable care in the choice of such third party. The charges due under the contract of carriage and all other costs shall remain chargeable against the goods.

§ 3 The carrier may proceed to the sale of the goods, without awaiting instructions from the person entitled, if this is justified by the perishable nature or the condition of the goods or if the costs of storage would be out of

*Artikel 22**Följder av transporthinder och utlämningshinder*

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

- a) att han begärt anvisningar,
- b) att han genomfört erhållna anvisningar,
- c) att de begärda anvisningarna inte når honom eller inte når honom i tid,
- d) att han fattat ett beslut enligt artikel 20 § 1 utan att ha begärt anvisningar, om inte dessa kostnader beror på fel eller försummelse från hans sida. Han får i synnerhet uppbära den frakt som är tillämplig för den tillryggalagda transportsträckan och skall ha rätt till de leveransfrister som gäller för denna sträcka.

§ 2 I de fall som avses i artikel 20 § 2 och i artikel 21 § 1 får transportören omedelbart lossa godset vilket skall bekostas av den som har rätt till det. Efter denna lossning skall transporten anses vara avslutad. Transportören skall då ta hand om godset för den berättigades räkning. Han får dock anförtro godset till en annan person och skall då endast ansvara för att vara omdömesgill i sitt val av denna person. Kostnaderna som uppkommit till följd av transportavtalet och alla andra kostnader skall bestå.

§ 3 Transportören får låta godset gå till försäljning utan att vänta på anvisningar från den som har rätt till godset, när detta är motiverat på grund av godsets begränsade hållbarhet eller skick eller när lagrings-

disproportionnés par rapport à la valeur de la marchandise. Dans les autres cas, il peut également faire procéder à la vente lorsque, dans un délai raisonnable, il n'a pas reçu de l'ayant droit des instructions contraires dont l'exécution puisse équitablement être exigée.

§ 4 Si la marchandise a été vendue, le produit de la vente, déduction faite des frais grevant la marchandise, doit être mis à la disposition de l'ayant droit. Si le produit est inférieur à ces frais, l'expéditeur doit payer la différence.

§ 5 La façon de procéder en cas de vente est déterminée par les lois et les prescriptions en vigueur au lieu où se trouve la marchandise, ou par les usages de ce lieu.

§ 6 Si, en cas d'empêchement au transport ou à la livraison, l'expéditeur ne donne pas d'instructions en temps utile et si l'empêchement au transport ou à la livraison ne peut être supprimé conformément aux §§ 2 et 3, le transporteur peut renvoyer la marchandise à l'expéditeur ou, si justifié, la détruire, aux frais de ce dernier.

Titre III Responsabilité

Article 23 Fondement de la responsabilité

§ 1 Le transporteur est responsable du dommage résultant de la perte totale ou partielle et de l'avarie de la marchandise survenues à partir de la prise en charge de la marchandise jusqu'à la livraison, ainsi que du dommage résultant du dépassement du délai de livraison,

proportion to the value of the goods. In other cases he may also proceed to the sale of the goods if within a reasonable time he has not received from the person entitled instructions to the contrary which he may reasonably be required to carry out.

§ 4 If the goods have been sold, the proceeds of sale, after deduction of the costs chargeable against the goods, must be placed at the disposal of the person entitled. If the proceeds of sale are less than those costs, the consignor must pay the difference.

§ 5 The procedure in the case of sale shall be determined by the laws and prescriptions in force at, or by the custom of, the place where the goods are situated.

§ 6 If the consignor, in the case of circumstances preventing carriage or delivery, fails to give instructions within a reasonable time and if the circumstances preventing carriage or delivery cannot be eliminated in accordance with §§ 2 and 3, the carrier may return the goods to the consignor or, if it is justified, destroy them, at the cost of the consignor.

Title III Liability

Article 23 Basis of liability

§ 1 The carrier shall be liable for loss or damage resulting from the total or partial loss of, or damage to, the goods between the time of taking over of the goods and the time of delivery and for the loss or damage resulting from the transit period

kostnaderna inte står i proportion till godsets värde. I andra fall får han även låta godset gå till försäljning om han inte inom skälig tid från den som har rätt till godset har fått andra anvisningar som det är skäligt att kräva att han skall följa.

§ 4 Om godset har sålts skall försäljningsbeloppet efter avdrag för de kostnader som belastar godset ställas till den berättigades förfogande. Om försäljningsbeloppet understiger dessa avgifter, skall avsändaren betala mellanskillnaden.

§ 5 I händelse av försäljning skall förfarandet bestämmas av de lagar och bestämmelser som gäller på den plats där godset finns, eller av praxis på denna plats.

§ 6 Om avsändaren vid transporthinder eller utlämningshinder inte lämnar anvisningar inom rimlig tid och om transporthindret eller utlämningshindret inte kan undanröjas enligt §§ 2 och 3, får transportören återsända godset till avsändaren eller, om det är berättigat, förstöra det på dennes bekostnad.

Avdelning III Ansvar

Artikel 23 Förutsättningar för ansvar

§ 1 Transportören skall vara ansvarig för skada som uppkommer till följd av att godset helt eller delvis går förlorat eller skadas under tiden från det att godset tas emot till dess att det lämnas ut samt för skada som uppkommer till följd av att

quelle que soit l'infrastructure ferroviaire utilisée.

§ 2 Le transporteur est déchargé de cette responsabilité dans la mesure où la perte, l'avarie ou le dépassement du délai de livraison a eu pour cause une faute de l'ayant droit, un ordre de celui-ci ne résultant pas d'une faute du transporteur, un vice propre de la marchandise (détérioration intérieure, déchet de route, etc.) ou des circonstances que le transporteur ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier.

§ 3 Le transporteur est déchargé de cette responsabilité dans la mesure où la perte ou l'avarie résulte des risques particuliers inhérents à un ou plusieurs des faits ci-après:

- a) transport effectué en wagon découvert en vertu des Conditions générales de transport ou lorsque cela a été expressément convenu et inscrit sur la lettre de voiture; sous réserve des dommages subis par les marchandises à la suite d'influences atmosphériques, les marchandises chargées en unités de transport intermodal et dans des véhicules routiers fermés acheminés par des wagons ne sont pas considérées comme étant transportées en wagon découvert; si, pour le transport des marchandises en wagons découverts, l'expéditeur utilise des bâches, le transporteur assume la même responsabilité que celle qui lui incombe pour le transport en wagons découverts non bâchés, même s'il s'agit des marchandises qui, selon les

being exceeded, whatever the railway infrastructure used.

§ 2 The carrier shall be relieved of this liability to the extent that the loss or damage or the exceeding of the transit period was caused by the fault of the person entitled, by an order given by the person entitled other than as a result of the fault of the carrier, by an inherent defect in the goods (decay, wastage etc.) or by circumstances which the carrier could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent.

§ 3 The carrier shall be relieved of this liability to the extent that the loss or damage arises from the special risks inherent in one or more of the following circumstances:

- a) carriage in open wagons pursuant to the General Conditions of Carriage or when it has been expressly agreed and entered in the consignment note; subject to damage sustained by the goods because of atmospheric influences, goods carried in intermodal transport units and in closed road vehicles carried on wagons shall not be considered as being carried in open wagons; if for the carriage of goods in open wagons, the consignor uses sheets, the carrier shall assume the same liability as falls to him for carriage in open wagons without sheeting, even in respect of goods which, according to the General Conditions of Carriage, are not carried in open wagons;

leveransfristen överskrids, oavsett vilken järnvägsinfrastruktur som används.

§ 2 Transportören skall vara fri från detta ansvar i den mån förlusten, skadan eller överskridandet av leveransfristen beror på fel eller försummelse av den skadelidande, på en anvisning av denne som inte har föranletts av fel eller försummelse från transportörens sida, på fel i själva godset (inre förstöring, avdunstning, osv.) eller på omständigheter som transportören inte hade kunnat undgå och vars följder han inte kunnat förebygga.

§ 3 Transportören skall vara fri från detta ansvar i den mån förlusten eller skadan härrör från en sådan särskild risk som är förbunden med ett eller flera av följande förhållanden:

- a) Godset har transporterats i öppen vagn enligt de allmänna transportvillkoren eller när detta har avtalats särskilt och antecknats i fraktsedeln. Med undantag för skador som uppkommer på godset till följd av atmosfärisk inverkan skall gods som lastats på intermodal lastbärare och slutna vägfordon som transporterats på vagnar inte anses vara transporterade i öppna vagnar. Om avsändaren för transport av gods i öppna vagnar använder presenning som täckning, skall transportören ha samma ansvar som det som åligger honom vid transport i öppna vagnar som inte är täckta med presenning, även om det är fråga om gods som enligt de allmänna transportreglerna inte transpor-

	Conditions générales de transport, ne sont pas transportées en wagons découverts;				teras i öppna vagnar.
b)	absence ou défectuosité de l'emballage pour les marchandises exposées par leur nature à des pertes ou des avaries quand elles ne sont pas emballées ou sont mal emballées;	b)	absence or inadequacy of packaging in the case of goods which by their nature are liable to loss or damage when not packed or when not packed properly;	b)	Godset är inte förpackat eller är bristfälligt förpackat, om godsets beskaffenhet gör det utsatt för svinn eller skada när förpackningen är bristfällig eller saknas.
c)	chargement des marchandises par l'expéditeur ou déchargement par le destinataire;	c)	loading of the goods by the consignor or unloading by the consignee;	c)	Godset har lastats av avsändaren eller lossats av mottagaren.
d)	nature de certaines marchandises exposées, par des causes inhérentes à celle-ci même, à la perte totale ou partielle ou à l'avarie notamment par bris, rouille, détérioration intérieure et spontanée, dessiccation, déperdition;	d)	the nature of certain goods which particularly exposes them to total or partial loss or damage, especially through breakage, rust, interior and spontaneous decay, desiccation or wastage;	d)	Godsets beskaffenhet gör det utsatt för fara att helt eller delvis gå förlorat eller skadas, särskilt genom bräckning, rost, inre självförstöring, uttorkning eller svinn.
e)	désignation ou numérotation irrégulière, inexacte ou incomplète de colis;	e)	irregular, incorrect or incomplete description or numbering of packages;	e)	Godset har betecknats eller numererats på ett otydligt, oriktigt eller ofullständigt sätt.
f)	transport d'animaux vivants;	f)	carriage of live animals;	f)	Transporten gäller levande djur.
g)	transport qui, en vertu des dispositions applicables ou de conventions entre l'expéditeur et le transporteur et indiquées sur la lettre de voiture, doit être effectué sous escorte, si la perte ou l'avarie résulte d'un risque que l'escorte avait pour but d'éviter.	g)	carriage which, pursuant to applicable provisions or agreements made between the consignor and the carrier and entered on the consignment note, must be accompanied by an attendant, if the loss or damage results from a risk which the attendant was intended to avert.	g)	Det är fråga om en transport som enligt tillämpliga bestämmelser eller enligt en överenskommelse mellan avsändaren och transportören som har tagits in i fraktsedeln skall åtföljas av en tillsynsman, om förlusten eller skadan har uppkommit som en följd av en sådan fara som skulle avväjas genom att tillsynsmannen följde med.

Article 24
Responsabilité en cas de transport de véhicules ferroviaires en tant que marchandise

§ 1 Dans le cas de transport de véhicules ferroviaires roulant sur leurs propres roues et remis au transport en tant que marchandise, le transporteur

Article 24
Liability in case of carriage of railway vehicles as goods

§ 1 In case of carriage of railway vehicles running on their own wheels and consigned as goods, the carrier shall be liable for the loss or damage resulting from

Artikel 24
Ansvar vid transport av järnvägsfordon som gods

§ 1 Vid transport av järnvägsfordon som rullar på egna hjul och som lämnas till transport som gods skall transportören vara ansvarig för skada som

répond du dommage résultant de la perte ou de l'avarie du véhicule ou de ses pièces survenue à partir de la prise en charge jusqu'à la livraison ainsi que du dommage résultant du dépassement du délai de livraison, à moins qu'il ne prouve que le dommage ne résulte pas de sa faute.

§ 2 Le transporteur ne répond pas du dommage résultant de la perte des accessoires qui ne sont pas inscrits sur les deux côtés du véhicule ou non mentionnés sur l'inventaire qui l'accompagne.

Article 25
Charge de la preuve

§ 1 La preuve que la perte, l'avarie ou le dépassement du délai de livraison a eu pour cause un des faits prévus à l'article 23, § 2 incombe au transporteur.

§ 2 Lorsque le transporteur établit que la perte ou l'avarie a pu résulter, étant donné les circonstances de fait, d'un ou de plusieurs des risques particuliers prévus à l'article 23, § 3, il y a présomption qu'elle en résulte. L'ayant droit conserve toutefois le droit de prouver que le dommage n'a pas eu pour cause, totalement ou partiellement, l'un de ces risques.

§ 3 La présomption selon le § 2 n'est pas applicable dans le cas prévu à l'article 23, § 3, lettre a) s'il y a perte d'une importance anormale ou perte de colis.

the loss of, or damage to, the vehicle or to its removable parts arising between the time of taking over for carriage and the time of delivery and for loss or damage resulting from exceeding the transit period, unless he proves that the loss or damage was not caused by his fault.

§ 2 The carrier shall not be liable for loss or damage resulting from the loss of accessories which are not mentioned on both sides of the vehicle or in the inventory which accompanies it.

Article 25
Burden of proof

§ 1 The burden of proving that the loss, damage or exceeding of the transit period was due to one of the causes specified in Article 23 § 2 shall lie on the carrier.

§ 2 When the carrier establishes that, having regard to the circumstances of a particular case, the loss or damage could have arisen from one or more of the special risks referred to in Article 23 § 3, it shall be presumed that it did so arise. The person entitled shall, however, have the right to prove that the loss or damage was not attributable either wholly or in part to one of those risks.

§ 3 The presumption according to § 2 shall not apply in the case provided for in Article 23 § 3, letter a) if an abnormally large quantity has been lost or if a package has been lost.

uppkommer till följd av att fordonet eller dess lösa delar förloras eller skadas under tiden från det att godset tas emot till dess att det lämnas ut samt skada som uppkommer till följd av att leveransfristen överskrids, om transportören inte kan visa att skadan inte har uppkommit genom fel eller försummelse från hans sida.

§ 2 Transportören skall inte vara ansvarig för skada som uppkommer till följd av förlust av tillbehör som inte finns angivna på fordonets båda långsidor eller på den inventarieförteckning som åtföljer fordonet.

Artikel 25
Bevisskyldighet

§ 1 Det skall ankomma på transportören att visa att förlusten, skadan eller leveransfristens överskridande har orsakats av något sådant förhållande som avses i artikel 23 § 2.

§ 2 Om transportören visar att förlusten eller skadan med hänsyn till de föreliggande omständigheterna kan vara en följd av en eller flera av de särskilda risker som anges i artikel 23 § 3, skall det antas att så är fallet. Den som har rätt till godset får dock styrka att förlusten eller skadan inte alls eller inte uteslutande är en följd av en sådan risk.

§ 3 Antagandet enligt § 2 får inte göras i det fall som avses i artikel 23 § 3 a, när det är fråga om en onormalt stor förlust eller om förlust av hela kollin.

*Article 26**Transporteurs subséquents*

Lorsqu'un transport faisant l'objet d'un contrat de transport unique est effectué par plusieurs transporteurs subséquents, chaque transporteur prenant en charge la marchandise avec la lettre de voiture participe au contrat de transport conformément aux stipulations de la lettre de voiture et assume les obligations qui en découlent. Dans ce cas, chaque transporteur répond de l'exécution du transport sur le parcours total jusqu'à la livraison.

*Article 27**Transporteur substitué*

§ 1 Lorsque le transporteur a confié, en tout ou en partie, l'exécution du transport à un transporteur substitué, que ce soit ou non dans l'exercice d'une faculté qui lui est reconnue dans le contrat de transport, le transporteur n'en demeure pas moins responsable de la totalité du transport.

§ 2 Toutes les dispositions des présentes Règles uniformes régissant la responsabilité du transporteur s'appliquent également à la responsabilité du transporteur substitué pour le transport effectué par ses soins. Les articles 36 et 41 s'appliquent lorsqu'une action est intentée contre les agents et toutes autres personnes au service desquelles le transporteur substitué recourt pour l'exécution du transport.

§ 3 Toute convention particulière par laquelle le transporteur assume des obligations qui ne lui incombent pas en vertu des présentes Règles uniformes ou renonce à des droits qui lui sont conférés par ces Règles uniformes

*Article 26**Successive carriers*

If carriage governed by a single contract is performed by several successive carriers, each carrier, by the very act of taking over the goods with the consignment note, shall become a party to the contract of carriage in accordance with the terms of that document and shall assume the obligations arising therefrom. In such a case each carrier shall be responsible in respect of carriage over the entire route up to delivery.

*Article 27**Substitute carrier*

§ 1 Where the carrier has entrusted the performance of the carriage, in whole or in part, to a substitute carrier, whether or not in pursuance of a right under the contract of carriage to do so, the carrier shall nevertheless remain liable in respect of the entire carriage.

§ 2 All the provisions of these Uniform Rules governing the liability of the carrier shall also apply to the liability of the substitute carrier for the carriage performed by him. Articles 36 and 41 shall apply if an action is brought against the servants and any other persons whose services the substitute carrier makes use of for the performance of the carriage.

§ 3 Any special agreement under which the carrier assumes obligations not imposed by these Uniform Rules or waives rights conferred by these Uniform Rules shall be of no effect in respect of the substitute carrier

*Artikel 26**Efterföljande transportörer*

När en transport som omfattas av ett enda transportavtal utförs av flera efterföljande transportörer, skall varje transportör genom att ta emot godset med fraktsedeln bli part i transportavtalet i enlighet med villkoren i fraktsedeln och ta på sig de skyldigheter som följer av detta. I ett sådant fall skall varje transportör vara ansvarig för transporten under hela transportsträckan till dess att godset har lämnats ut.

*Artikel 27**Faktisk transportör*

§ 1 När en transportör helt eller delvis har anförtrott transporten till en faktisk transportör, oavsett om det sker i enlighet med en möjlighet som medges i transportavtalet eller ej, skall transportören ändå vara ansvarig för hela transporten.

§ 2 Alla bestämmelser i dessa enhetliga rättsregler som rör transportörens ansvar gäller också den faktiska transportörens ansvar för den transport denne utför. Artiklarna 36 och 41 skall tillämpas när talan förs mot de anställda eller andra personer vilkas tjänster den faktiska transportören anlitar för att utföra transporten.

§ 3 Särskilda överenskommelser genom vilka transportören åtar sig förpliktelser som inte krävs enligt dessa enhetliga rättsregler eller avstår från rättigheter som följer av dessa enhetliga rättsregler skall inte gälla gentemot

est sans effet à l'égard du transporteur substitué qui ne l'a pas acceptée expressément et par écrit. Que le transporteur substitué ait ou non accepté cette convention, le transporteur reste néanmoins lié par les obligations ou les renonciations qui résultent de ladite convention particulière.

§ 4 Lorsque et pour autant que le transporteur et le transporteur substitué sont responsables, leur responsabilité est solidaire.

§ 5 Le montant total de l'indemnité dû par le transporteur, le transporteur substitué ainsi que leurs agents et les autres personnes au service desquelles ils recourent pour l'exécution du transport, n'excède pas les limites prévues aux présentes Règles uniformes.

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

Article 28
Présomption de dommage en cas de réexpédition

§ 1 Lorsqu'un envoi expédié conformément aux présentes Règles uniformes a fait l'objet d'une réexpédition soumise à ces mêmes Règles et qu'une perte partielle ou une avarie est constatée après cette réexpédition, il y a présomption qu'elle s'est produite sous l'empire du dernier contrat de transport, si l'envoi est resté sous la garde du transporteur et a été réexpédié tel qu'il est arrivé au lieu de réexpédition.

§ 2 Cette présomption est également applicable lorsque le contrat de transport antérieur à

who has not accepted it expressly and in writing. Whether or not the substitute carrier has accepted it, the carrier shall nevertheless remain bound by the obligations or waivers resulting from such special agreement.

§ 4 Where and to the extent that both the carrier and the substitute carrier are liable, their liability shall be joint and several.

§ 5 The aggregate amount of compensation payable by the carrier, the substitute carrier and their servants and other persons whose services they make use of for the performance of the carriage shall not exceed the limits provided for in these Uniform Rules.

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

Article 28
Presumption of loss or damage in case of reconsignment

§ 1 When a consignment consigned in accordance with these Uniform Rules has been reconsigned subject to these same Rules and partial loss or damage has been ascertained after that reconsignment, it shall be presumed that it occurred under the latest contract of carriage if the consignment remained in the charge of the carrier and was reconsigned in the same condition as when it arrived at the place from which it was reconsigned.

§ 2 This presumption shall also apply when the contract of carriage prior to the

en faktisk transportör som inte uttryckligen och skriftligen har godtagit dem. Oavsett om den faktiska transportören har godtagit en särskild överenskommelse eller ej, skall transportören vara bunden av de skyldigheter eller avstående som följer av den.

§ 4 När och i den mån både transportören och den faktiska transportören är ansvariga skall ansvaret vara solidariskt.

§ 5 Det sammanlagda ersättningsbelopp som skall betalas av transportören, den faktiska transportören samt deras anställda och andra personer vilkas tjänster de anlitar för att utföra transporten, skall inte överstiga de gränser som anges i dessa enhetliga rättsregler.

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

Artikel 28
Antagande om skada vid nyinlämning

§ 1 När en försändelse som har transporterats enligt dessa enhetliga rättsregler har nyinlämnats enligt samma rättsregler och en partiell förlust eller en skada har fastställts efter nyinlämningen, skall det antas att förlusten eller skadan har uppstått under den tid då det senaste transportavtalet fullgjordes, om försändelsen hela tiden har varit i transportörens vård och den har nyinlämnats sådan den kom fram till nyinlämningsplatsen.

§ 2 Ett sådant antagande skall även gälla när transportavtalet före nyinlämningen inte om-

la réexpédition n'était pas soumis aux présentes Règles uniformes, si celles-ci avaient été applicables en cas d'expédition directe entre le premier lieu d'expédition et le dernier lieu de destination.

§ 3 Cette présomption est en outre applicable lorsque le contrat de transport antérieur à la réexpédition était soumis à une convention concernant le transport international ferroviaire direct de marchandises et de nature comparable aux présentes Règles uniformes, et lorsque cette convention contient une même présomption de droit en faveur des envois expédiés conformément à ces Règles uniformes.

Article 29
Présomption de perte de la marchandise

§ 1 L'ayant droit peut, sans avoir à fournir d'autres preuves, considérer la marchandise comme perdue quand elle n'a pas été livrée au destinataire ou tenue à sa disposition dans les trente jours qui suivent l'expiration des délais de livraison.

§ 2 L'ayant droit, en recevant le paiement de l'indemnité pour la marchandise perdue, peut demander par écrit à être avisé sans délai dans le cas où la marchandise est retrouvée au cours de l'année qui suit le paiement de l'indemnité. Le transporteur donne acte par écrit de cette demande.

§ 3 Dans les trente jours qui suivent la réception de l'avis visé au § 2, l'ayant droit peut exiger que la marchandise lui soit livrée contre paiement des créances résultant du contrat de transport et contre restitution de l'indemnité reçue, déduction

reconsignment was not subject to these Uniform Rules, if these Rules would have applied in the case of a through consignment from the first place of consignment to the final place of destination.

§ 3 This presumption shall also apply when the contract of carriage prior to the reconsignment was subject to a convention concerning international through carriage of goods by rail comparable with these Uniform Rules, and when this convention contains the same presumption of law in favour of consignments consigned in accordance with these Uniform Rules.

Article 29
Presumption of loss of the goods

§ 1 The person entitled may, without being required to furnish further proof, consider the goods as lost when they have not been delivered to the consignee or placed at his disposal within thirty days after the expiry of the transit periods.

§ 2 The person entitled may, on receipt of the payment of compensation for the goods lost, make a written request to be notified without delay should the goods be recovered within one year after the payment of compensation. The carrier shall acknowledge such request in writing.

§ 3 Within thirty days after receipt of a notification referred to in § 2, the person entitled may require the goods to be delivered to him against payment of the costs resulting from the contract of carriage and against refund of the compensation received, less,

fattades av dessa enhetliga rättsregler, om reglerna hade varit tillämpliga vid en genomgående transport mellan den första avsändningsplatsen och den slutliga bestämmelseplatsen.

§ 3 Ett sådant antagande skall vidare gälla när transportavtalet före nynlämningen omfattades av en konvention om genomgående internationell järnvägs-transport av gods som är jämförlig med dessa enhetliga rättsregler och när den konventionen innehåller samma rättsliga antagande till förmån för sändningar som görs enligt dessa enhetliga rättsregler.

Artikel 29
Antagande att gods har gått förlorat

§ 1 Utan att behöva lägga fram ytterligare bevisning får den som har rätt till godset anse godset som förlorat om det inte har lämnats ut till mottagaren eller hållits tillgängligt för honom inom 30 dagar efter leveransfristens utgång.

§ 2 När en skadelidande tar emot ersättning för förlorat gods, får han skriftligen begära att han skall underrättas omedelbart om godset kommer till rätta inom ett år efter det att ersättning har utbetalats. Transportören skall skriftligen bekräfta en sådan begäran.

§ 3 Inom 30 dagar efter det att den berättigade har fått den underrättelse som avses i § 2 får han begära att godset lämnas ut till honom mot betalning av kostnaderna enligt transportavtalet och mot återbetalning av den ersättning som han har fått,

faite, le cas échéant, des frais qui auraient été compris dans cette indemnité. Néanmoins, il conserve ses droits à indemnité pour dépassement du délai de livraison prévu aux articles 33 et 35.

§ 4 A défaut soit de la demande visée au § 2, soit d'instructions données dans le délai prévu au § 3, ou encore si la marchandise est retrouvée plus d'un an après le paiement de l'indemnité, le transporteur en dispose conformément aux lois et prescriptions en vigueur au lieu où se trouve la marchandise.

Article 30
Indemnité en cas de perte

§ 1 En cas de perte totale ou partielle de la marchandise, le transporteur doit payer, à l'exclusion de tous autres dommages-intérêts, une indemnité calculée d'après le cours à la bourse, à défaut d'après le prix courant sur le marché et, à défaut de l'un et de l'autre, d'après la valeur usuelle des marchandises de mêmes nature et qualité, au jour et lieu où la marchandise a été prise en charge.

where appropriate, costs which may have been included therein. Nevertheless he shall retain his rights to claim compensation for exceeding the transit period provided for in Articles 33 and 35.

§ 4 In the absence of the request referred to in § 2 or of instructions given within the period specified in § 3, or if the goods are recovered more than one year after the payment of compensation, the carrier shall dispose of them in accordance with the laws and prescriptions in force at the place where the goods are situated.

Article 30
Compensation for loss

§ 1 In case of total or partial loss of the goods, the carrier must pay, to the exclusion of all other damages, compensation calculated according to the commodity exchange quotation or, if there is no such quotation, according to the current market price, or if there is neither such quotation nor such price, according to the usual value of goods of the same kind and quality on the day and at the place where the goods were taken over.

i förekommande fall med avdrag för de kostnader som kan ha räknats in i ersättningen. Han skall dock behålla rätten till ersättning för att leveransfristen har överskridits enligt artiklarna 33 och 35.

§ 4 Om någon begäran inte framställs enligt § 2 eller anvisningar inte ges inom den frist som anges i § 3, eller om godset kommer till rätta senare än ett år efter den dag då ersättningen betalades ut, får transportören förfoga över godset enligt gällande lagar och bestämmelser på den plats där godset finns.

Artikel 30
Ersättning vid förlust

§ 1 För gods som har gått helt eller delvis förlorat skall transportören betala ersättning med ett belopp som beräknas efter börspriset eller, om börspris saknas, efter marknadspriset, eller om båda dessa värden saknas, efter det gängse värdet av gods av samma slag och kvalitet på avsändningsorten vid den tidpunkt då godset togs emot. Någon ytterligare ersättning utgår inte.

§ 2 L'indemnité n'excède pas 17 unités de compte par kilogramme manquant de masse brute.

§ 3 En cas de perte d'un véhicule ferroviaire, roulant sur ses propres roues et remis au transport en tant que marchandise, ou d'une unité de transport intermodal, ou de leurs pièces, l'indemnité est limitée, à l'exclusion de tous autres dommages-intérêts, à la valeur usuelle du véhicule ou de l'unité de transport intermodal ou de leurs pièces, aux jour et lieu de la perte. S'il est impossible de constater le jour ou le lieu de la perte, l'indemnité est limitée à la valeur usuelle aux jour et lieu de la prise en charge.

§ 4 Le transporteur doit restituer, en outre, le prix de transport, les droits de douane acquittés et les autres sommes déboursées en relation avec le transport de la marchandise perdue, à l'exception des droits d'accises portant sur des marchandises circulant en suspension de tels droits.

Article 31
Responsabilité en cas de déchet de route

§ 1 En ce qui concerne les marchandises qui, en raison de leur nature, subissent généralement un déchet de route par le seul fait du transport, le transporteur ne répond que de la partie du déchet qui dépasse, quel que soit le parcours effectué, les tol rances ci-dessous :

§ 2 Compensation shall not exceed 17 units of account per kilogramme of gross mass short.

§ 3 In case of loss of a railway vehicle running on its own wheels and consigned as goods, or of an intermodal transport unit, or of their removable parts, the compensation shall be limited, to the exclusion of all other damages, to the usual value of the vehicle or the intermodal transport unit, or their removable parts, on the day and at the place of loss. If it is impossible to ascertain the day or the place of the loss, the compensation shall be limited to the usual value on the day and at the place where the vehicle has been taken over by the carrier.

§ 4 The carrier must, in addition, refund the carriage charge, customs duties already paid and other sums paid in relation to the carriage of the goods lost except excise duties for goods carried under a procedure suspending those duties.

Article 31
Liability for wastage in transit

§ 1 In respect of goods which, by reason of their nature, are generally subject to wastage in transit by the sole fact of carriage, the carrier shall only be liable to the extent that the wastage exceeds the following allowances, whatever the length of the route:

§ 2 Ersättningen f r inte överstiga 17 beräkningsenheter per kilogram av förlusten i bruttovikt.

§ 3 Vid förlust av ett järnvägsfordon som rullar på egna hjul och som lämnas till transport som gods, eller av en intermodal lastbärare, eller l sa delar till dessa, skall ersättningen vara begränsad till fordonets eller den intermodal lastb rarens eller deras l sa delars gängse värde vid den tidpunkt och på den plats där förlusten skedde, och inget ytterligare skadestånd skall betalas. Om det  r omöjligt att fastställa tidpunkt och plats för förlusten, skall ersättningen vara begränsad till det gängse värdet på avsändningsorten vid den tidpunkt då fordonet togs emot.

§ 4 Transportören skall dessutom betala tillbaka transportavgiften, erlagda tullavgifter och andra utlägg i samband med transporten av det gods som har gått förlorat, med undantag av punktskatter på varor som transporteras inom ramen för suspensiva tullförfaranden.

Artikel 31
Ansvar för vikt-förlust vid transport

§ 1 I fråga om gods som till följd av sin beskaffenhet vanligen förlorar vikt på grund av själva transporten skall transportören, oberoende av den tillryggalagda transportsträckan, endast ansvara för den del av vikt-förlusten som överstiger följande procentsatser:

- | | | |
|---|---|---|
| a) deux pour cent de la masse pour les marchandises liquides ou remises au transport à l'état humide; | a) two per cent of the mass for liquid goods or goods consigned in a moist condition; | a) Två procent av vikten för flytande varor eller för gods som har lämnats in till transport i fuktigt tillstånd. |
| b) un pour cent de la masse pour les marchandises sèches. | b) one per cent of the mass for dry goods. | b) En procent av vikten för torra godsslag. |

§ 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.

§ 2 The limitation of liability provided for in § 1 may not be invoked if, having regard to the circumstances of a particular case, it is proved that the loss was not due to causes which would justify the allowance.

§ 2 Transportören får inte åberopa den inskränkning i ansvaret som anges i § 1, om det visas att viktförlusten med hänsyn till omständigheterna inte kan hänföras till de orsaker som gör att en viss viktförlust godtas.

§ 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.

§ 3 Where several packages are carried under a single consignment note, the wastage in transit shall be calculated separately for each package if its mass on consignment is shown separately on the consignment note or can be ascertained otherwise.

§ 3 När flera kollin transporteras enligt samma fraktsedel skall viktförlusten vid transport beräknas för varje kolla för sig, om dess vikt vid avsändningen har angetts särskilt i fraktsedeln eller kan fastställas på något annat sätt.

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

§ 4 In case of total loss of goods or in case of loss of a package, no deduction for wastage in transit shall be made in calculating the compensation.

§ 4 Om godset har gått helt förlorat, eller om kollin har gått förlorade, skall avdrag inte göras för viktförlust vid beräkning av ersättningen.

§ 5 Cet article ne déroge pas aux articles 23 et 25.

§ 5 This Article shall not derogate from Articles 23 and 25.

§ 5 Denna artikel innebär inte någon inskränkning i tillämpningen av artiklarna 23 och 25.

Article 32
Indemnité en cas d'avarie

§ 1 En cas d'avarie de la marchandise, le transporteur doit payer, à l'exclusion de tous autres dommages-intérêts, une indemnité équivalente à la dépréciation de la marchandise. Son montant est calculé en appliquant à la valeur de la marchandise définie conformément à l'article 30, le pourcentage de dépréciation constaté au lieu de destination.

Article 32
Compensation for damage

§ 1 In case of damage to goods, the carrier must pay compensation equivalent to the loss in value of the goods, to the exclusion of all other damages. The amount shall be calculated by applying to the value of the goods defined in accordance with Article 30 the percentage of loss in value noted at the place of destination.

Artikel 32
Ersättning vid skada

§ 1 När gods har skadats skall transportören betala ett belopp som svarar mot minskningen av godsets värde, men inte ytterligare skadestånd. Beloppet skall beräknas genom att den procentsats varmed godset har minskat i värde på bestämmelseorten tillämpas på godsets värde fastställt på det sätt som anges i artikel 30.

<p>§ 2 L'indemnité n'excède pas :</p> <p>a) le montant qu'elle aurait atteint en cas de perte totale, si la totalité de l'envoi est dépréciée par l'avarie;</p> <p>b) le montant qu'elle aurait atteint en cas de perte de la partie dépréciée, si une partie seulement de l'envoi est dépréciée par l'avarie.</p>	<p>§ 2 The compensation shall not exceed :</p> <p>a) if the whole consignment has lost value through damage, the amount which would have been payable in case of total loss;</p> <p>b) if only part of the consignment has lost value through damage, the amount which would have been payable had that part been lost.</p>	<p>§ 2 Ersättningen skall inte överstiga</p> <p>a) det belopp som skulle ha betalats om försändelsen hade gått helt förlorat,</p> <p>b) om endast en del av försändelsen har förlorat i värde genom skadan, det belopp som skulle ha betalats om den del av försändelsen som minskat i värde hade gått förlorat.</p>
<p>§ 3 En cas d'avarie d'un véhicule ferroviaire, roulant sur ses propres roues et remis au transport en tant que marchandise, ou d'une unité de transport intermodal, ou de leurs pièces, l'indemnité est limitée, à l'exclusion de tous autres dommages-intérêts, au coût de la remise en état. L'indemnité n'excède pas le montant dû en cas de perte.</p>	<p>§ 3 In case of damage to a railway vehicle running on its own wheels and consigned as goods, or of an intermodal transport unit, or of their removable parts, the compensation shall be limited, to the exclusion of all other damages, to the cost of repair. The compensation shall not exceed the amount payable in case of loss.</p>	<p>§ 3 Vid skada på ett järnvägsfordon som rullar på egna hjul och som lämnas till transport som gods, eller av en intermodal lastbärare, eller lösa delar till dessa, skall ersättning endast betalas för reparationskostnaden, men inget ytterligare skadestånd. Ersättningen skall inte överstiga det belopp som skulle ha betalats om varan gått förlorat.</p>
<p>§ 4 Le transporteur doit restituer, en outre, dans la proportion déterminée au § 1, les frais prévus à l'article 30, § 4.</p>	<p>§ 4 The carrier must also refund the costs provided for in Article 30 § 4, in the proportion set out in § 1.</p>	<p>§ 4 Transportören skall dessutom, efter den procentsats som fastställs i § 1, betala tillbaka de kostnader som anges i artikel 30 § 4.</p>
<p><i>Article 33</i> <i>Indemnité en cas de dépassement du délai de livraison</i></p>	<p><i>Article 33</i> <i>Compensation for exceeding the transit period</i></p>	<p><i>Artikel 33</i> <i>Ersättning när leveransfristen överskrids</i></p>
<p>§ 1 Si un dommage, y compris une avarie, résulte du dépassement du délai de livraison, le transporteur doit payer une indemnité qui n'excède pas le quadruple du prix de transport.</p>	<p>§ 1 If loss or damage results from the transit period being exceeded, the carrier must pay compensation not exceeding four times the carriage charge.</p>	<p>§ 1 Om skada har uppstått till följd av att leveransfristen har överskridits, däri inbegripet skada på godset, skall transportören betala skadestånd, som inte får överskrida ett belopp som motsvarar fyra gånger transportavgiften.</p>
<p>§ 2 En cas de perte totale de la marchandise, l'indemnité prévue au § 1 ne se cumule pas avec celle prévue à l'article 30.</p>	<p>§ 2 In case of total loss of the goods, the compensation provided for in § 1 shall not be payable in addition to that provided for in Article 30.</p>	<p>§ 2 Om godset har gått helt förlorat, skall ersättning inte betalas enligt § 1 utöver ersättning enligt artikel 30.</p>

§ 3 En cas de perte partielle de la marchandise, l'indemnité prévue au § 1 n'exécède pas le quadruple du prix de transport de la partie non perdue de l'envoi.

§ 4 En cas d'avarie de la marchandise ne résultant pas du dépassement du délai de livraison, l'indemnité prévue au § 1 se cumule, s'il y a lieu, avec celle prévue à l'article 32.

§ 5 En aucun cas, le cumul de l'indemnité prévue au § 1 avec celles prévues aux articles 30 et 32 ne donne lieu au paiement d'une indemnité excédant celle qui serait due en cas de perte totale de la marchandise.

§ 6 Lorsque, conformément à l'article 16, § 1, le délai de livraison est établi par convention, celle-ci peut prévoir d'autres modalités d'indemnisation que celles prévues au § 1. Si, dans ce cas, les délais de livraison prévus à l'article 16, §§ 2 à 4 sont dépassés, l'ayant droit peut demander soit l'indemnité prévue par la convention précitée, soit celle prévue aux §§ 1 à 5.

Article 34
Dédommagement en cas de
déclaration de valeur

L'expéditeur et le transporteur peuvent convenir que l'expéditeur déclare, sur la lettre de voiture, une valeur de la marchandise excédant la limite prévue à l'article 30, § 2. Dans ce cas, le montant déclaré se substitue à cette limite.

§ 3 In case of partial loss of the goods, the compensation provided for in § 1 shall not exceed four times the carriage charge in respect of that part of the consignment which has not been lost.

§ 4 In case of damage to the goods, not resulting from the transit period being exceeded, the compensation provided for in § 1 shall, where appropriate, be payable in addition to that provided for in Article 32.

§ 5 In no case shall the total of compensation provided for in § 1 together with that provided for in Articles 30 and 32 exceed the compensation which would be payable in case of total loss of the goods.

§ 6 If, in accordance with Article 16 § 1, the transit period has been established by agreement, other forms of compensation than those provided for in § 1 may be so agreed. If, in this case, the transit periods provided for in Article 16 §§ 2 to 4 are exceeded, the person entitled may claim either the compensation provided for in the agreement mentioned above or that provided for in §§ 1 to 5.

Article 34
Compensation in case of
declaration of value

The consignor and the carrier may agree that the consignor shall declare in the consignment note a value for the goods exceeding the limit provided for in Article 30 § 2. In such a case the amount declared shall be substituted for that limit.

§ 3 Om godset har gått förlorat delvis, får den ersättning som anges i § 1 inte överstiga ett belopp som motsvarar fyra gånger transportavgiften för den del av försändelsen som inte har gått förlorat.

§ 4 Om skadan på godset inte har orsakats av att leveransfristen har överskridits, skall ersättning enligt § 1 i förekommande fall betalas utöver ersättning enligt artikel 32.

§ 5 Den sammanlagda ersättningen enligt § 1 och artiklarna 30 och 32 får inte i något fall överstiga den ersättning som skulle ha betalats om godset hade gått helt förlorat.

§ 6 Om leveransfristen enligt artikel 16 § 1 har fastställts genom överenskommelse, kan andra former av ersättning än dem som anges i § 1 överenskommas. Om de leveransfrister som anges i artikel 16 §§ 2–4 i ett sådant fall har överskridits, kan den som har rätt till godset begära ersättning antingen enligt den ovannämnda överenskommelsen eller enligt §§ 1–5.

Artikel 34
Ersättning när det finns en
värdedeklaration

Avsändaren och transportören kan komma överens om att avsändaren i fraktsedeln skall deklarerat ett värde på godset som överstiger den gräns som anges i artikel 30 § 2. I så fall skall det deklarerade värdet ersätta denna gräns.

*Article 35**Dédommagement en cas de déclaration d'intérêt à la livraison*

L'expéditeur et le transporteur peuvent convenir que l'expéditeur inscrive, sur la lettre de voiture, le montant en chiffres d'un intérêt spécial à la livraison, pour le cas de perte ou d'avarie et pour celui du dépassement du délai de livraison. En cas de déclaration d'intérêt à la livraison, il peut être demandé outre les indemnités prévues aux articles 30, 32 et 33, la réparation du dommage supplémentaire prouvé jusqu'à concurrence du montant déclaré.

*Article 36**Déchéance du droit d'invoquer les limites de responsabilité*

Les limites de responsabilité prévues à l'article 15, § 3, à l'article 19, §§ 6 et 7 et aux articles 30, 32 à 35 ne s'appliquent pas, s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission que le transporteur a commis, soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résultera probablement.

*Article 37**Conversion et intérêts*

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

§ 2 L'ayant droit peut demander des intérêts de l'indemnité, calculés à raison de cinq pour cent l'an, à partir du jour de la

*Article 35**Compensation in case of interest in delivery*

The consignor and the carrier may agree that the consignor may declare, by entering an amount in figures in the consignment note, a special interest in delivery, in case of loss, damage or exceeding of the transit period. In case of a declaration of interest in delivery further compensation for loss or damage proved may be claimed, in addition to the compensation provided for in Articles 30, 32 and 33, up to the amount declared.

*Article 36**Loss of right to invoke the limits of liability*

The limits of liability provided for in Article 15 § 3, Article 19 §§ 6 and 7, Article 30 and Articles 32 to 35 shall not apply if it is proved that the loss or damage results from an act or omission, which the carrier has committed either with intent to cause such loss or damage, or recklessly and with knowledge that such loss or damage would probably result.

*Article 37**Conversion and interest*

§ 1 Where the calculation of the compensation requires the conversion of sums expressed in foreign currency, conversion shall be at the exchange rate applicable on the day and at the place of payment of compensation.

§ 2 The person entitled may claim interest on compensation, calculated at five per cent per annum, from the day of the

*Artikel 35**Ersättning vid leveransintresse*

Avsändaren och transportören kan komma överens om att avsändaren i fraktsedeln skall ange ett belopp i siffror för ett särskilt leveransintresse, i händelse av att godset går förlorat eller skadas eller att leveransfristen överskrids. Om leveransintresse har deklarerats, får ersättning begäras för visad ytterligare skada utöver vad som anges i artiklarna 30, 32 och 33 upp till det deklarerade beloppet.

*Artikel 36**Förlust av rätt att åberopa begränsning av skadeståndsansvar*

De begränsningar av skadeståndsansvaret som anges i artikel 15 § 3, artikel 19 §§ 6 och 7 samt artiklarna 30 och 32–35 skall inte tillämpas om det visas att transportören orsakat skadan genom handling eller underlåtenhet antingen i avsikt att vålla en sådan skada eller hänsynslöst och med insikt att en sådan skada sannolikt skulle uppkomma.

*Artikel 37**Omräkning och ränta*

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

§ 2 Den berättigade får kräva ränta på ersättningsbeloppet med fem procent per år från och med den dag då krav

réclamation prévue à l'article 43 ou, s'il n'y a pas eu de réclamation, du jour de la demande en justice.

§ 3 Si l'ayant droit ne remet pas au transporteur, dans un délai convenable qui lui est fixé, les pièces justificatives nécessaires pour la liquidation définitive de la réclamation, les intérêts ne courent pas entre l'expiration du délai fixé et la remise effective de ces pièces.

Article 38
Responsabilité en trafic fer-mer

§ 1 Dans les transports fer-mer empruntant les lignes maritimes visées à l'article 24, § 1 de la Convention, chaque Etat membre peut, en demandant que la mention utile soit portée sur la liste des lignes soumises aux présentes Règles uniformes, ajouter l'ensemble des causes d'exonération ci-après mentionnées à celles prévues à l'article 23 :

- a) incendie, à condition que le transporteur fasse la preuve qu'il n'a pas été causé par son fait ou sa faute, par ceux du capitaine, des marins, du pilote ou de ses préposés;
- b) sauvetage ou tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer;
- c) chargement de la marchandise sur le pont du navire, à condition qu'elle ait été chargée sur le pont avec le consentement de l'expéditeur donné sur la lettre de voiture et qu'elle ne soit pas sur wagon;
- d) périls, dangers ou accidents de la mer ou d'autres eaux navigables.

claim provided for in Article 43 or, if no such claim has been made, from the day on which legal proceedings were instituted.

§ 3 If the person entitled does not submit to the carrier, within a reasonable time allotted to him, the supporting documents required for the amount of the claim to be finally settled, no interest shall accrue between the expiry of the time allotted and the actual submission of such documents.

Article 38
Liability in respect of rail-sea traffic

§ 1 In rail-sea carriage by the services referred to in Article 24 § 1 of the Convention any Member State may, by requesting that a suitable note be included in the list of services to which these Uniform Rules apply, add the following grounds for exemption from liability in their entirety to those provided for in Article 23 :

- a) fire, if the carrier proves that it was not caused by his act or default, or that of the master, a mariner, the pilot or the carrier's servants;
- b) saving or attempting to save life or property at sea;
- c) loading of goods on the deck of the ship, if they are so loaded with the consent of the consignor given on the consignment note and are not in wagons;
- d) perils, dangers and accidents of the sea or other navigable waters.

framställdes enligt artikel 43 eller, om något krav inte framställts, från och med den dag då talan väcks vid domstol.

§ 3 Om den berättigade inte inom en skäligen frist som har fastställts för honom till transportören överlämnar den dokumentation som denne behöver för att kunna slutföra behandlingen av kraven, utgår inte ränta för tiden från det att fristen går ut till dess att dokumentationen överlämnas.

Artikel 38
Ansvar vid järnvägs- och sjötrafik

§ 1 Vid transport i kombinerad järnvägs- och sjötrafik på de linjer som avses i artikel 24 § 1 i grundfördraget får varje stat, genom att begära att en uppgift om detta skall tas med i listan över linjer som omfattas av de enhetliga rättsreglerna, till de grunder för befrielse från ansvar som anges i artikel 23 lägga samtliga nedan angivna grunder:

- a) Brand, om transportören visar att den inte har orsakats av fel eller försummelse av honom, befälhavaren, besättningen, lotsen eller någon person i hans tjänst.
- b) Räddning av eller försök till räddning av liv eller egendom till sjöss.
- c) Lastning av godset på däck, om lastningen har skett enligt ett medgivande av avsändaren i fraktsedeln och godset inte transporteras i järnvägsvagn.
- d) Fara, våda eller olycka till sjöss eller i andra farvatten.

§ 2 Le transporteur ne peut se prévaloir des causes d'exonération visées au § 1 que s'il fait la preuve que la perte, l'avarie ou le dépassement du délai de livraison est survenu sur le parcours maritime, depuis le chargement de la marchandise à bord du navire jusqu'à son déchargement du navire.

§ 3 Lorsque le transporteur se prévaut des causes d'exonération visées au § 1, il reste néanmoins responsable si l'ayant droit fait la preuve que la perte, l'avarie ou le dépassement du délai de livraison est dû à une faute du transporteur, du capitaine, des marins, du pilote ou des préposés du transporteur.

§ 4 Lorsqu'un même parcours maritime est desservi par plusieurs entreprises inscrites sur la liste des lignes conformément à l'article 24, § 1 de la Convention, le régime de responsabilité applicable à ce parcours doit être le même pour toutes ces entreprises. En outre, lorsque ces entreprises ont été inscrites sur la liste à la demande de plusieurs Etats membres l'adoption de ce régime doit au préalable faire l'objet d'un accord entre ces Etats.

§ 5 Les mesures prises en conformité des §§ 1 et 4 sont communiquées au Secrétaire général. Elles entrent en vigueur, au plus tôt, à l'expiration d'un délai de trente jours à partir du jour auquel le Secrétaire général les notifie aux autres Etats membres. Les envois en cours de route ne sont pas affectés par lesdites mesures.

§ 2 The carrier may only avail himself of the grounds for exemption referred to in § 1 if he proves that the loss, damage or exceeding the transit period occurred in the course of the journey by sea between the time when the goods were loaded on board the ship and the time when they were unloaded from the ship.

§ 3 When the carrier relies on the grounds for exemption referred to in § 1, he shall nevertheless remain liable if the person entitled proves that the loss, damage or exceeding the transit period is due to the fault of the carrier, the master, a mariner, the pilot or the carrier's servants.

§ 4 Where a sea route is served by several undertakings included in the list of services in accordance with Article 24 § 1 of the Convention, the liability regime applicable to that route must be the same for all those undertakings. In addition, where those undertakings have been included in the list at the request of several Member States, the adoption of this regime must be the subject of prior agreement between those States.

§ 5 The measures taken in accordance with §§ 1 and 4 shall be notified to the Secretary General. They shall come into force at the earliest at the expiry of a period of thirty days from the day on which the Secretary General notifies them to the other Member States. Consignments already in transit shall not be affected by such measures.

§ 2 Transportören får åberopa de grunder för befrielse från ansvar som anges i § 1 endast om han visar att förlusten, skadan eller överskridandet av leveransfristen har inträffat på sjösträckan under tiden från och med godsets lastning ombord på fartyget till och med lossningen.

§ 3 När transportören åberopar de grunder för befrielse från ansvar som anges i § 1, skall han dock vara ansvarig om den skadelidande visar att förlusten, skadan eller överskridandet av leveransfristen beror på fel eller försummelse av transportören, befälhavaren, besättningen, lotsen eller någon person i transportörens tjänst.

§ 4 När en och samma sjösträcka trafikeras av flera företag som är införda i den lista som avses i 24 § 1 i grundfördraget, skall samma ansvarsregler gälla för den sträckan för alla företagen. När dessa företag har införts i listan på begäran av flera medlemsstater, skall frågan om vilka ansvarsregler som skall gälla dessförinnan ha reglerats i en överenskommelse mellan dessa stater.

§ 5 Generalsekreteraren skall underrättas om de åtgärder som vidtas i enlighet med §§ 1 och 4. Åtgärderna får rättsverkan tidigast efter 30 dagar räknat från den dag då generalsekreteraren underrättade övriga stater om åtgärderna.

Article 39
Responsabilité en cas d'accident
nucléaire

Le transporteur est déchargé de la responsabilité qui lui incombe en vertu des présentes Règles uniformes lorsque le dommage a été causé par un accident nucléaire et qu'en application des lois et prescriptions d'un Etat réglant la responsabilité dans le domaine de l'énergie nucléaire, l'exploitant d'une installation nucléaire ou une autre personne qui lui est substituée est responsable de ce dommage.

Article 40
Personnes dont répond le
transporteur

Le transporteur est responsable de ses agents et des autres personnes au service desquelles il recourt pour l'exécution du transport lorsque ces agents ou ces autres personnes agissent dans l'exercice de leurs fonctions. Les gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire sur laquelle est effectué le transport sont considérés comme des personnes au service desquelles le transporteur recourt pour l'exécution du transport.

Article 41
Autres actions

§ 1 Dans tous les cas où les présentes Règles uniformes s'appliquent, toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée contre le transporteur que dans les conditions et limitations de ces Règles uniformes.

§ 2 Il en est de même pour toute action exercée contre les agents et les autres personnes dont le

Article 39
Liability in case of nuclear
incidents

The carrier shall be relieved of liability pursuant to these Uniform Rules for loss or damage caused by a nuclear incident when the operator of a nuclear installation or another person who is substituted for him is liable for the loss or damage pursuant to the laws and prescriptions of a State governing liability in the field of nuclear energy.

Article 40
Persons for whom the carrier is
liable

The carrier shall be liable for his servants and other persons whose services he makes use of for the performance of the carriage, when these servants and other persons are acting within the scope of their functions. The managers of the railway infrastructure on which the carriage is performed shall be considered as persons whose services the carrier makes use of for the performance of the carriage.

Article 41
Other actions

§ 1 In all cases where these Uniform Rules shall apply, any action in respect of liability, on whatever grounds, may be brought against the carrier only subject to the conditions and limitations laid down in these Uniform Rules.

§ 2 The same shall apply to any action brought against the servants or other persons for

Artikel 39
Ansvar vid atomolycka

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

Artikel 40
Personer som transportören
ansvarar för

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

Artikel 41
Andra grunder för anspråk

§ 1 I alla fall där dessa enhetliga rättsregler är tillämpliga får anspråk på ersättning, oavsett vilken grund som åberopas, göras gällande mot transportören endast under de förutsättningar och med de begränsningar som föreskrivs i dessa enhetliga rättsregler.

§ 2 Detsamma skall även gälla i fråga om anspråk mot personal och andra personer som trans-

transporteur répond en vertu de l'article 40. whom the carrier is liable pursuant to Article 40. portören ansvarar för enligt artikel 40.

Titre IV
Exercice des droits

Title IV
Assertion of Rights

Avdelning IV
Framställande av anspråk

Article 42
Procès-verbal de constatation

Article 42
Ascertainment of partial loss or damage

Artikel 42
Rapport om fastställelse av skada

§ 1 Lorsqu'une perte partielle ou une avarie est découverte ou présumée par le transporteur ou que l'ayant droit en allègue l'existence, le transporteur doit dresser sans délai et, si 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.

§ 1 When partial loss or damage is discovered or presumed by the carrier or alleged by the person entitled, the carrier must without delay, and if possible in the presence of the person entitled, draw up a report stating, according to the nature of the loss or damage, the condition of the goods, their mass and, as far as possible, the extent of the loss or damage, its cause and the time of its occurrence.

§ 1 Om transportören upptäcker eller får anledning att anta att gods har skadats eller delvis gått förlorat eller om den som har rätt till godset påstår att så är fallet, skall transportören genast och om möjligt i dennes närvaro upprätta en rapport som alltefter skadans art redovisar godsets tillstånd och vikt och så noga som möjligt anger skadans omfattning, dess orsak och tidpunkten då den inträffade.

§ 2 Une copie du procès-verbal de constatation doit être remise gratuitement à l'ayant droit.

§ 2 A copy of the report must be supplied free of charge to the person entitled.

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

§ 3 Lorsque l'ayant droit n'accepte pas les constatations du procès-verbal, il peut demander que l'état et la masse de la marchandise ainsi que la cause et le montant du dommage soient constatés par un expert nommé par les parties au contrat de transport ou par voie judiciaire. La procédure est soumise aux lois et prescriptions de l'Etat où la constatation a lieu.

§ 3 Should the person entitled not accept the findings in the report, he may request that the condition and mass of the goods and the cause and amount of the loss or damage be ascertained by an expert appointed either by the parties to the contract of carriage or by a court or tribunal. The procedure to be followed shall be governed by the laws and prescriptions of the State in which such ascertainment takes place.

§ 3 Om den som har rätt till godset inte godtar uppgifterna i rapporten, kan han begära att godsets tillstånd och vikt samt skadans orsak och omfattning skall fastställas av en sakkunnig, som utses av avtalsparterna eller på rättslig väg. Förfarandet skall genomföras i enlighet med bestämmelserna i den stat där utredningen äger rum.

Article 43
Réclamations

Article 43
Claims

Artikel 43
Ersättningsanspråk

§ 1 Les réclamations relatives au contrat de transport doivent être adressées par écrit au transporteur contre qui l'action judiciaire peut être exercée.

§ 1 Claims relating to the contract of carriage must be addressed in writing to the carrier against whom an action may be brought.

§ 1 Ersättningsanspråk med anledning av ett transportavtal skall framställas skriftligen till den transportör mot vilken talan kan väckas.

§ 2 Le droit de présenter une réclamation appartient aux personnes qui ont le droit d'actionner le transporteur.

§ 3 L'expéditeur, pour présenter la réclamation, doit produire le duplicata de la lettre de voiture. A défaut, il doit produire l'autorisation du destinataire ou apporter la preuve que celui-ci a refusé la marchandise.

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

§ 5 La lettre de voiture, le duplicata et les autres pièces que l'ayant droit juge utile de joindre à la réclamation doivent être présentés soit en originaux, soit en copies, le cas échéant, dûment certifiées conformes si le transporteur le demande.

§ 6 Lors du règlement de la réclamation, le transporteur peut exiger la présentation en original de la lettre de voiture, du duplicata ou du bulletin de remboursement en vue d'y porter la constatation du règlement.

Article 44

Personnes qui peuvent actionner le transporteur

§ 1 Sous réserve des §§ 3 et 4, les actions judiciaires fondées sur le contrat de transport appartiennent:

a) à l'expéditeur jusqu'au moment où le destinataire a

1. retiré la lettre de voiture,
2. accepté la marchandise ou
3. fait valoir les droits qui lui appartiennent en vertu de l'article 17, § 3 ou de l'article 18, § 3;

§ 2 A claim may be made by persons who have the right to bring an action against the carrier.

§ 3 To make the claim the consignor must produce the duplicate of the consignment note. Failing this he must produce an authorisation from the consignee or furnish proof that the consignee has refused to accept the goods.

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

§ 5 The consignment note, the duplicate and any other documents which the person entitled thinks fit to submit with the claim must be produced either in the original or as copies, the copies, where appropriate, duly certified if the carrier so requests.

§ 6 On settlement of the claim the carrier may require the production, in the original form, of the consignment note, the duplicate or the cash on delivery voucher so that they may be endorsed to the effect that settlement has been made.

Article 44

Persons who may bring an action against the carrier

§ 1 Subject to §§ 3 and 4 actions based on the contract of carriage may be brought:

a) by the consignor, until such time as the consignee has

1. taken possession of the consignment note,
2. accepted the goods, or
3. asserted his rights pursuant to Article 17 § 3 or Article 18 § 3;

§ 2 Behörighet att framställa ersättningsanspråk skall den ha som är behörig att föra talan mot transportören.

§ 3 När avsändaren framställer ersättningsanspråk 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 godset.

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

§ 5 Fraktsedeln, fraktsedelsdubblotten och andra handlingar som den som har rätt till godset önskar foga till framställningen skall inges i original eller i kopia, som om transportören så begär skall vara vederbörligen bestyrkt.

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

Artikel 44

Behörighet att föra talan mot en transportör

§ 1 Om inte annat sägs i §§ 3 och 4 får talan som grundas på transportavtalet föras av

a) avsändaren, till dess mottagaren har

1. övertagit fraktsedeln,
2. tagit emot godset, eller
3. gjort sina rättigheter gällande enligt artikel 17 § 3 eller artikel 18 § 3,

- | | | |
|--|---|---|
| <p>b) au destinataire à partir du moment où il a</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. retiré la lettre de voiture, 2. accepté la marchandise ou 3. fait valoir les droits qui lui appartiennent en vertu de l'article 17, § 3 ou de l'article 18, § 3. | <p>b) by the consignee, from the time when he has</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. taken possession of the consignment note, 2. accepted the goods, or 3. asserted his rights pursuant to Article 17 § 3 or Article 18 § 3. | <p>b) mottagaren, från det att han har</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. övertagit fraktsedeln, 2. tagit emot godset, eller 3. gjort sina rättigheter gällande enligt artikel 17 § 3 eller artikel 18 § 3. |
|--|---|---|

§ 2 Le droit du destinataire d'exercer une action judiciaire est éteint dès que la personne désignée par le destinataire conformément à l'article 18, § 5 a retiré la lettre de voiture, accepté la marchandise ou fait valoir les droits qui lui appartiennent en vertu de l'article 17, § 3.

§ 2 The right of the consignee to bring an action shall be extinguished from the time when the person designated by the consignee in accordance with Article 18 § 5 has taken possession of the consignment note, accepted the goods or asserted his rights pursuant to Article 17 § 3.

§ 2 Mottagarens rätt att föra talan skall upphöra när den person som mottagaren har utsett enligt artikel 18 § 5 har övertagit fraktsedeln, tagit emot godset eller gjort sina rättigheter gällande enligt artikel 17 § 3.

§ 3 L'action judiciaire en restitution d'une somme payée en vertu du contrat de transport n'appartient qu'à celui qui a effectué le paiement.

§ 3 An action for the recovery of a sum paid pursuant to the contract of carriage may only be brought by the person who made the payment.

§ 3 Talan om återbetalning av ett belopp som har betalats på grund av transportavtalet får endast föras av den som har erlagt betalningen.

§ 4 L'action judiciaire relative aux remboursements n'appartient qu'à l'expéditeur.

§ 4 An action in respect of cash on delivery payments may only be brought by the consignor.

§ 4 Talan om efterkrav får endast föras av avsändaren.

§ 5 L'expéditeur, pour exercer les actions judiciaires, doit produire le duplicata de la lettre de voiture. A défaut, il doit produire l'autorisation du destinataire ou apporter la preuve que celui-ci a refusé la marchandise. Au besoin, l'expéditeur doit prouver l'absence ou la perte de la lettre de voiture.

§ 5 In order to bring an action the consignor must produce the duplicate of the consignment note. Failing this he must produce an authorisation from the consignee or furnish proof that the consignee has refused to accept the goods. If necessary, the consignor must prove the absence or the loss of the consignment note.

§ 5 För att få föra talan skall avsändaren vara skyldig att visa upp fraktsedelsdubblotten. Om han inte gör det, skall han visa att mottagaren har lämnat sitt medgivande eller att denne har vägrat att ta emot godset. Avsändaren skall vid behov kunna visa att fraktsedeln saknas eller har gått förlorad.

§ 6 Le destinataire, pour exercer les actions judiciaires, doit produire la lettre de voiture si elle lui a été remise.

§ 6 In order to bring an action the consignee must produce the consignment note if it has been handed over to him.

§ 6 För att få föra talan skall mottagaren vara skyldig att visa upp fraktsedeln, om den har lämnats till honom.

Article 45
Transporteurs qui peuvent être actionnés

Article 45
Carriers against whom an action may be brought

Artikel 45
Transportörer mot vilka talan får föras

§ 1 Les actions judiciaires fondées sur le contrat de transport peuvent être exercées, sous réserve des §§ 3

§ 1 Subject to §§ 3 and 4 actions based on the contract of carriage may be brought only against the

§ 1 Om inte annat sägs i §§ 3 och 4 får talan som grundas på transportavtalet föras endast

et 4, uniquement contre le premier ou le dernier transporteur ou contre celui qui exécutait la partie du transport au cours de laquelle s'est produit le fait générateur de l'action.

§ 2 Lorsque, dans le cas de transports exécutés par des transporteurs subséquents, le transporteur devant livrer la marchandise est inscrit avec son consentement sur la lettre de voiture, celui-ci peut être actionné conformément au § 1, même s'il n'a reçu ni la marchandise, ni la lettre de voiture.

§ 3 L'action judiciaire en restitution d'une somme payée en vertu du contrat de transport peut être exercée contre le transporteur qui a perçu cette somme ou contre celui au profit duquel elle a été perçue.

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

§ 5 L'action judiciaire peut être exercée contre un transporteur autre que ceux visés aux §§ 1 à 4, lorsqu'elle est présentée comme demande reconventionnelle ou comme exception dans l'instance relative à une demande principale fondée sur le même contrat de transport.

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

§ 7 Si le demandeur a le choix entre plusieurs transporteurs, son droit d'option s'éteint dès que l'action judiciaire est

first carrier, the last carrier or the carrier having performed the part of the carriage on which the event giving rise to the proceedings occurred.

§ 2 When, in the case of carriage performed by successive carriers, the carrier who must deliver the goods is entered with his consent on the consignment note, an action may be brought against him in accordance with § 1 even if he has received neither the goods nor the consignment note.

§ 3 An action for the recovery of a sum paid pursuant to the contract of carriage may be brought against the carrier who has collected that sum or against the carrier on whose behalf it was collected.

§ 4 An action in respect of cash on delivery payments may be brought only against the carrier who has taken over the goods at the place of consignment.

§ 5 An action may be brought against a carrier other than those specified in §§ 1 to 4 when instituted by way of counterclaim or by way of exception in proceedings relating to a principal claim based on the same contract of carriage.

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

§ 7 If the plaintiff has a choice between several carriers, his right to choose shall be extinguished as soon as he brings

mot den första eller sista transportören eller mot den transportör som utförde den del av transporten under vilken den omständighet inträffade som talan grundas på.

§ 2 I fråga om transport som utförts av efterföljande transportörer får talan föras enligt § 1 mot den transportör som skall lämna ut godset, om denne med sitt medgivande är inskriven i fraktsedeln, även om transportören varken har mottagit godset eller fraktsedeln.

§ 3 Talan om återbetalning av ett belopp som har betalats i enlighet med transportavtalet får föras mot den transportör som har tagit emot detta belopp eller mot den transportör för vars räkning det har tagits emot.

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

§ 5 Som genkärsmål eller kvittningsinvändning får talan föras mot en annan transportör än dem som avses i §§ 1–4, om talan grundas på samma transportavtal som huvudyrkandet i målet.

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

§ 7 Om käranden har rätt att välja mellan flera transportörer, skall hans valrätt upphöra när talan väcks mot någon av dessa;

intentée contre l'un d'eux; cela vaut également si le demandeur a le choix entre un ou plusieurs transporteurs et un transporteur substitué.

Article 46
For

§ 1 Les actions judiciaires fondées sur les présentes Règles uniformes peuvent être intentées devant les juridictions des Etats membres désignées d'un commun accord par les parties ou devant la juridiction de l'Etat sur le territoire duquel :

- a) le défendeur a son domicile ou sa résidence habituelle, son siège principal ou la succursale ou l'agence qui a conclu le contrat de transport, ou
- b) le lieu de la prise en charge de la marchandise ou celui prévu pour la livraison est situé.

D'autres juridictions ne peuvent être saisies.

§ 2 Lorsqu'une action fondée sur les présentes Règles uniformes est en instance devant une juridiction compétente aux termes du § 1, ou lorsque dans un tel litige un jugement a été prononcé par une telle juridiction, il ne peut être intenté aucune nouvelle action judiciaire pour la même cause entre les mêmes parties à moins que la décision de la juridiction devant laquelle la première action a été intentée ne soit pas susceptible d'être exécutée dans l'Etat où la nouvelle action est intentée.

Article 47
Extinction de l'action

§ 1 L'acceptation de la marchandise par l'ayant droit éteint toute action contre le transporteur, née du

an action against any one of them; this shall also apply if the plaintiff has a choice between one or more carriers and a substitute carrier.

Article 46
Forum

§ 1 Actions based on these Uniform Rules may be brought before the courts or tribunals of Member States designated by agreement between the parties or before the courts or tribunals of a State on whose territory

- a) the defendant has his domicile or habitual residence, his principal place of business or the branch or agency which concluded the contract of carriage, or
- b) the place where the goods were taken over by the carrier or the place designated for delivery is situated.

Other courts or tribunals may not be seized.

§ 2 Where an action based on these Uniform Rules is pending before a court or tribunal competent pursuant to § 1, or where in such litigation a judgment has been delivered by such a court or tribunal, no new action may be brought between the same parties on the same grounds unless the judgment of the court or tribunal before which the first action was brought is not enforceable in the State in which the new action is brought.

Article 47
Extinction of right of action

§ 1 Acceptance of the goods by the person entitled shall extinguish all rights of action

detta skall också gälla om käranden har rätt att välja mellan en eller flera transportörer och en faktisk transportör.

Artikel 46
Behörig domstol

§ 1 Talan som grundas på dessa enhetliga rättsregler får föras vid domstolar i de medlemsstater som har utsetts av parterna genom överenskommelse eller vid domstol i den stat på vars territorium

- a) svaranden har sitt hemvist eller vanliga uppehållsort, sitt huvudkontor eller den filial eller agentur som har ingått transportavtalet, eller
- b) den plats är belägen där godset togs emot eller där godset skulle ha lämnats ut.

Talan får inte föras vid andra domstolar.

§ 2 När en talan som grundas på dessa enhetliga rättsregler pågår vid en domstol som är behörig enligt § 1, eller när en dom har meddelats i ett sådant mål vid en sådan domstol, får samma parter inte väcka talan på samma grund, annat än om avgörandet från den domstol där den första talan fördes inte kan verkställas i den stat där den nya talan väcks.

Artikel 47
Förlust av rätten att föra talan

§ 1 När den som har rätt till ersättning tar emot godset, skall rätten upphöra att på grund av

<p>contrat de transport, en cas de perte partielle, d'avarie ou de dépassement du délai de livraison.</p>	<p>against the carrier arising from the contract of carriage in case of partial loss, damage or exceeding of the transit period.</p>	<p>transportavtalet föra talan mot transportören med anledning av att godset har gått delvis förlorat eller blivit skadat eller att leveransfristen har över-skridits.</p>
<p>§ 2 Toutefois, l'action n'est pas éteinte :</p>	<p>§ 2 Nevertheless, the right of action shall not be extinguished :</p>	<p>§ 2 Talerätten skall dock inte upphöra</p>
<p>a) en cas de perte partielle ou d'avarie, si</p>	<p>a) in case of partial loss or damage, if</p>	<p>a) vid delförlust eller skada, om</p>
<p>1. la perte ou l'avarie a été constatée conformément à l'article 42 avant l'acceptation de la marchandise par l'ayant droit;</p>	<p>1. the loss or damage was ascertained in accordance with Article 42 before the acceptance of the goods by the person entitled;</p>	<p>1. förlusten eller skadan har fastställts enligt artikel 42 innan den som har rätt till godset tog emot det,</p>
<p>2. la constatation qui aurait dû être faite conformément à l'article 42 n'a été omise que par la faute du transporteur;</p>	<p>2. the ascertainment which should have been carried out in accordance with Article 42 was omitted solely through the fault of the carrier;</p>	<p>2. den fastställelse som borde ha gjorts enligt artikel 42 inte har gjorts, och detta enbart beror på fel eller försummelse från transportörens sida,</p>
<p>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</p>	<p>b) in case of loss or damage which is not apparent whose existence is ascertained after acceptance of the goods by the person entitled, if he</p>	<p>b) vid skada som inte kan upptäckas utifrån och som fastställs först efter det att den som har rätt till godset tagit emot det, om han</p>
<p>1. demande la constatation conformément à l'article 42 immédiatement après la découverte du dommage et au plus tard dans les sept jours qui suivent l'acceptation de la marchandise, et</p>	<p>1. asks for ascertainment in accordance with Article 42 immediately after discovery of the loss or damage and not later than seven days after the acceptance of the goods, and</p>	<p>1. begär fastställelse enligt artikel 42 genast efter det att skadan upptäcks och senast sju dagar efter det att godset togs emot, och</p>
<p>2. prouve, en outre, que le dommage s'est produit entre la prise en charge de la marchandise et la livraison;</p>	<p>2. in addition, proves that the loss or damage occurred between the time of taking over and the time of delivery;</p>	<p>2. dessutom styrker att skadan har uppkommit under tiden från det att godset togs emot och till dess att det lämnades ut,</p>
<p>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 transporteurs visés à l'article 45, § 1;</p>	<p>c) in cases where the transit period has been exceeded, if the person entitled has, within sixty days, asserted his rights against one of the carriers referred to in Article 45 § 1;</p>	<p>c) vid överskridande av leveransfristen, om den som har rätt till godset, inom 60 dagar har gjort sin rätt gällande hos någon av de transportörer som anges i artikel 45 § 1,</p>
<p>d) si l'ayant droit prouve que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission commis soit avec l'intention de provoquer un tel dommage,</p>	<p>d) if the person entitled proves that the loss or damage results from an act or omission, done with intent to cause such loss or</p>	<p>d) om den berättigade visar att transportören orsakat skadan genom handling eller underlåtenhet an-tingen i avsikt att vålla en</p>

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

damage, or recklessly and with knowledge that such loss or damage would probably result.

sådan skada eller hänsynslöst och med insikt att en sådan skada sannolikt skulle uppkomma.

§ 3 Si la marchandise a été réexpédiée conformément à l'article 28, les actions en cas de perte partielle ou d'avarie nées de l'un des contrats de transport antérieurs s'éteignent comme s'il s'agissait d'un contrat unique.

§ 3 If the goods have been reconsigned in accordance with Article 28 rights of action in case of partial loss or in case of damage, arising from one of the previous contracts of carriage, shall be extinguished as if there had been only a single contract of carriage.

§ 3 Om godset har nyinlämnats i enlighet med artikel 28 skall talerätten vid delförlust eller skada med anledning av de föregående transportavtalen upphöra som om det gällde ett enda avtal.

*Article 48
Prescription*

*Article 48
Limitation of actions*

*Artikel 48
Preskription*

§ 1 L'action née du contrat de transport est prescrite par un an. Toutefois, la prescription est de deux ans s'il s'agit de l'action :

§ 1 The period of limitation for an action arising from the contract of carriage shall be one year. Nevertheless, the period of limitation shall be two years in the case of an action

§ 1 Fordringar på grund av ett transportavtal skall preskriberas efter ett år. Preskriptionstiden skall dock vara två år i fråga om en fordran som

- a) en versement d'un remboursement perçu du destinataire par le transporteur;
- b) en versement du produit d'une vente effectuée par le transporteur;
- c) en raison d'un dommage résultant d'un acte ou d'une omission commis soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résultera probablement;
- d) fondée sur l'un des contrats de transport antérieurs à la réexpédition, dans le cas prévu à l'article 28.

- a) to recover a cash on delivery payment collected by the carrier from the consignee;
- b) to recover the proceeds of a sale effected by the carrier;
- c) for loss or damage resulting from an act or omission done with intent to cause such loss or damage, or recklessly and with knowledge that such loss or damage would probably result;
- d) based on one of the contracts of carriage prior to the reconsignment in the case provided for in Article 28.

- a) avser betalning av efterkrav som transportören har uppburit av mottagaren,
- b) avser betalning av överskott från en försäljning som har verkställts av transportören,
- c) framställs på grund av en skada som transportören orsakat genom handling eller underlåtenhet antingen i avsikt att vålla en sådan skada eller hänsynslöst och med insikt att en sådan skada sannolikt skulle uppkomma,
- d) grundas på något av de transportavtal som har föregått nyinlämningen enligt artikel 28.

§ 2 La prescription court pour l'action:

§ 2 The period of limitation shall run for actions

§ 2 Preskriptionstiden skall räknas ifråga om

- 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

- a) for compensation for total loss, from the thirtieth day after expiry of the transit period;
- b) for compensation for partial loss, damage or

- a) fordran på ersättning för totalförlust: från den trettionde dagen efter utgången av leveransfristen,
- b) fordran på ersättning för delförlust, skada eller

	dépassement du délai de livraison: du jour où la livraison a eu lieu;	exceeding of the transit period, from the day when delivery took place;	överskridande av leveransfristen: från dagen för utlämningen,
c)	dans tous les autres cas: du jour où le droit peut être exercé.	c) in all other cases, from the day when the right of action may be exercised.	c) fordran i andra fall: från den dag då fordringen kan göras gällande.
d)	Le jour indiqué comme point de départ de la prescription n'est jamais compris dans le délai.	d) The day indicated for the commencement of the period of limitation shall not be included in the period.	d) I preskriptionstiden skall inte den dag som anges som begynnelse-dag inräknas.

§ 3 La prescription est suspendue par une réclamation écrite conformément à l'article 43, jusqu'au jour où le transporteur rejette la réclamation par écrit et restitue les pièces qui y sont jointes. En cas d'acceptation partielle de la réclamation, la prescription reprend son cours pour la partie de la réclamation qui reste litigieuse. La preuve de la réception de la réclamation ou de la réponse et celle de la restitution des pièces sont à la charge de la partie qui invoque ce fait. Les réclamations ultérieures ayant le même objet ne suspendent pas la prescription.

§ 3 The period of limitation shall be suspended by a claim in writing in accordance with Article 43 until the day that the carrier rejects the claim by notification in writing and returns the documents submitted with it. If part of the claim is admitted, the period of limitation shall start to run again in respect of the part of the claim still in dispute. The burden of proof of receipt of the claim or of the reply and of the return of the documents shall lie on the party who relies on those facts. The period of limitation shall not be suspended by further claims having the same object.

§ 3 Om ett ersättningsanspråk framställs skriftligen enligt artikel 43, skall det göras uppehåll i preskriptionstiden till den dag då transportören skriftligen avslår ersättningsanspråket och återställer de bifogade handlingarna. Medges ersättningsanspråket delvis, skall preskriptionstiden åter börja löpa för den del av ersättningsanspråket som fortfarande är tvistig. Skyldigheten att bevisa att ersättningsanspråk eller svar på dessa har tagits emot eller att handlingarna har lämnats tillbaka skall åvila den part som påstår att så har skett. Ett förnyat ersättningsanspråk som avser samma sak skall inte medföra uppehåll i preskriptionstiden.

§ 4 L'action prescrite ne peut plus être exercée, même sous forme d'une demande reconventionnelle ou d'une exception.

§ 4 A right of action which has become time-barred may not be exercised further, even by way of counter-claim or relied upon by way of exception.

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

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

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

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

Titre V
Rapports des transporteurs entre eux

Title V
Relations between Carriers

Avdelning V
Transportörernas inbördes förhållanden

Article 49
Décompte

Article 49
Settlement of accounts

Artikel 49
Avräkning

§ 1 Tout transporteur qui a encaissé soit au départ, soit à

§ 1 Any carrier who has collected or ought to have

§ 1 Varje transportör som vid inlämning eller utlämning av gods

l'arrivée, les frais ou autres créances résultant du contrat de transport ou qui aurait dû encaisser ces frais ou autres créances, doit payer aux transporteurs intéressés la part qui leur revient. Les modalités de paiement sont fixées par convention entre les transporteurs.

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

Article 50
Droit de recours

§ 1 Le transporteur qui a payé une indemnité en vertu des présentes Règles uniformes, a un droit de recours contre les transporteurs ayant participé au transport conformément aux dispositions suivantes :

- a) le transporteur qui a causé le dommage en est seul responsable;
- b) lorsque le dommage a été causé par plusieurs transporteurs, chacun d'eux répond du dommage qu'il a causé; si la distinction est impossible, l'indemnité est répartie entre eux conformément à la lettre c);
- c) s'il ne peut être prouvé lequel des transporteurs a causé le dommage, l'indemnité est répartie entre tous les transporteurs ayant participé au transport, à l'exception de ceux qui prouvent que le dommage n'a pas été causé par eux; la répartition est faite proportionnellement à la part du prix de transport qui revient à chacun des transporteurs.

collected, either at departure or on arrival, charges or other costs arising out of the contract of carriage must pay to the carriers concerned their respective shares. The methods of payment shall be fixed by agreement between the carriers.

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

Article 50
Right of recourse

§ 1 A carrier who has paid compensation pursuant to these Uniform Rules shall have a right of recourse against the carriers who have taken part in the carriage in accordance with the following provisions:

- a) the carrier who has caused the loss or damage shall be solely liable for it;
- b) when the loss or damage has been caused by several carriers, each shall be liable for the loss or damage he has caused; if such distinction is impossible, the compensation shall be apportioned between them in accordance with letter c);
- c) if it cannot be proved which of the carriers has caused the loss or damage, the compensation shall be apportioned between all the carriers who have taken part in the carriage, except those who prove that the loss or damage was not caused by them; such apportionment shall be in proportion to their respective shares of the carriage charge.

har erhållit betalning för avgifter eller andra fordringar enligt transportavtalet, eller som borde ha erhållit betalning för dessa avgifter eller andra fordringar, skall vara skyldig att till de berörda transportörerna betala de andelar som tillkommer dem. Betalningssättet skall bestämmas genom överenskommelse mellan transportörerna.

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

Artikel 50
Rätt till återkrav

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

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

§ 2 Dans le cas d'insolvabilité de l'un de ces transporteurs, la part lui incombant et non payée par lui est répartie entre tous les autres transporteurs ayant participé au transport, proportionnellement à la part du prix de transport qui revient à chacun d'eux.

Article 51
Procédure de recours

§ 1 Le bien-fondé du paiement effectué par le transporteur exerçant un recours en vertu de l'article 50 ne peut être contesté par le transporteur contre lequel le recours est exercé, lorsque l'indemnité a été fixée judiciairement et que ce dernier transporteur, dûment assigné, a été mis à même d'intervenir au procès. Le juge, saisi de l'action principale, fixe les délais impartis pour la signification de l'assignation et pour l'intervention.

§ 2 Le transporteur qui exerce son recours doit former sa demande dans une seule et même instance contre tous les transporteurs avec lesquels il n'a pas transigé, sous peine de perdre son recours contre ceux qu'il n'aurait pas assignés.

§ 3 Le juge doit statuer par un seul et même jugement sur tous les recours dont il est saisi.

§ 4 Le transporteur qui désire faire valoir son droit de recours peut saisir les juridictions de l'Etat sur le territoire duquel un des transporteurs participant au

§ 2 In the case of insolvency of any one of these carriers, the unpaid share due from him shall be apportioned among all the other carriers who have taken part in the carriage, in proportion to their respective shares of the carriage charge.

Article 51
Procedure for recourse

§ 1 The validity of the payment made by the carrier exercising a right of recourse pursuant to Article 50 may not be disputed by the carrier against whom the right of recourse is exercised, when compensation has been determined by a court or tribunal and when the latter carrier, duly served with notice of the proceedings, has been afforded an opportunity to intervene in the proceedings. The court or tribunal seized of the principal action shall determine what time shall be allowed for such notification of the proceedings and for intervention in the proceedings.

§ 2 A carrier exercising his right of recourse must make his claim in one and the same proceedings against all the carriers with whom he has not reached a settlement, failing which he shall lose his right of recourse in the case of those against whom he has not taken proceedings.

§ 3 The court or tribunal must give its decision in one and the same judgment on all recourse claims brought before it.

§ 4 The carrier wishing to enforce his right of recourse may bring his action in the courts or tribunals of the State on the territory of which one of the

§ 2 Om någon av transportörerna är på obestånd, skall den obetalda delen av transportörens andel fördelas mellan övriga transportörer som har deltagit i transporten i förhållande till deras respektive andelar av transportavgiften.

Artikel 51
Förfarandet i mål om återkrav

§ 1 En transportör mot vilken återkrav riktas enligt artikel 50 får inte bestrida det befogade i en betalning som den återkravssökande transportören har gjort, om ersättningsbeloppet har fastställts av domstol och den transportör mot vilken återkravet riktas har blivit vederbörligen underrättad om stämningsansökan och beretts tillfälle att inträda som intervenient i målet. Domstolen i huvudmålet skall fastställa de frister inom vilka underrättelsen och ansökan om intervention skall göras.

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

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

§ 4 Den transportör som önskar göra sin rätt till återkrav gällande får föra talan vid domstolarna i den stat på vars territorium någon av de

transport a son siège principal ou la succursale ou l'agence qui a conclu le contrat de transport.

§ 5 Lorsque l'action doit être intentée contre plusieurs transporteurs, le transporteur qui exerce le droit de recours peut choisir entre les juridictions compétentes selon le § 4, celle devant laquelle il introduira son recours.

§ 6 Des recours ne peuvent pas être introduits dans l'instance relative à la demande en indemnité exercée par l'ayant droit au contrat de transport.

Article 52
Conventions au sujet des recours

Les transporteurs sont libres de convenir entre eux de dispositions dérogeant aux articles 49 et 50.

carriers participating in the carriage has his principal place of business, or the branch or agency which concluded the contract of carriage.

§ 5 When the action must be brought against several carriers, the plaintiff carrier shall be entitled to choose the court or tribunal in which he will bring the proceedings from among those having competence pursuant to § 4.

§ 6 Recourse proceedings may not be joined with proceedings for compensation taken by the person entitled under the contract of carriage.

Article 52
Agreements concerning recourse

The carriers may conclude agreements which derogate from Articles 49 and 50.

transportörer som deltagit i transporten har sitt huvudkontor eller den filial eller agentur som ingått transportavtalet.

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

§ 6 Talan om återkrav får inte tas upp i en rättegång där någon yrkar skadestånd på grund av sin rätt enligt transportavtalet.

Artikel 52
Överenskommelser i fråga om återkrav

Transportörerna skall vara fria att sinsemellan komma överens om bestämmelser som avviker från artiklarna 49 och 50.

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

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

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

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

<i>Article premier</i> <i>Champ d'application</i>	<i>Article 1</i> <i>Scope</i>	<i>Artikel 1</i> <i>Tillämpningsområde</i>
§ 1 Le présent Règlement s'applique :	§ 1 This Regulation shall apply	§ 1 Detta reglemente skall tillämpas
a) aux transports internationaux ferroviaires des marchandises dangereuses sur le territoire des Etats membres,	a) to the international carriage of dangerous goods by rail on the territory of Member States,	a) på internationell järnvägs-transport av farligt gods på medlemsstaternas territorier,
b) aux transports en complément du transport ferroviaire auxquels les Règles uniformes CIM sont applicables, sous réserve des prescriptions internationales régissant les transports par un autre mode de transport, ainsi qu'aux activités visées par l'Annexe du présent Règlement.	b) to carriage complementary to carriage by rail to which the CIM Uniform Rules are applicable, subject to the international prescriptions governing carriage by another mode of transport, as well as the activities referred to by the Annex to this Regulation.	b) på transport, förutom järnvägstransport, på vilken de enhetliga rättsreglerna CIM skall tillämpas, om inte annat följer av de internationella bestämmelser som gäller för transport med annat transportmedel, och de aktiviteter som omnämns i bilagan till detta reglemente.
§ 2 Les marchandises dangereuses, dont l'Annexe exclut le transport, ne doivent pas faire l'objet d'un transport international.	§ 2 Dangerous goods barred from carriage by the Annex must not be accepted for international carriage.	§ 2 Farligt gods, som enligt bilagan inte får transporteras, får inte tas emot för internationell transport.
<i>Article 1bis</i> <i>Définitions</i>	<i>Article 1bis</i> <i>Defintions</i>	<i>Artikel 1bis</i> <i>Defintioner</i>
Aux fins du présent Règlement et de son Annexe, le terme « État partie au RID » désigne tout État membre de l'Organisation n'ayant pas fait, conformément à l'article 42, § 1, première phrase, de la Convention, de déclaration relative à ce Règlement.	For the purpose of this Regulation and its Annex, "RID Contracting State" means a Member State of the Organisation which has not made a declaration in respect of this Regulation in accordance with Article 42 § 1, first sentence, of the Convention.	I detta reglemente och dess bilaga avses med "deltagande stat i RID" en medlemsstat i organisationen som inte har avgett någon förklaring avseende detta reglemente i enlighet med artikel 42 § 1 första meningen i fördraget.
<i>Article 2</i> <i>Exemptions</i>	<i>Article 2</i> <i>Exemptions</i>	<i>Artikel 2</i> <i>Undantag</i>
Le présent Règlement ne s'applique pas, en tout ou en partie, aux transports de marchandises dangereuses dont l'exemption est prévue à l'Annexe. Des exemptions peuvent uniquement être prévues lorsque la quantité, la nature des transports exemptés ou l'emballage garantissent la sécurité	This Regulation shall not apply, in whole or in part, to the carriage of dangerous goods for which an exemption is provided in the Annex. Exemptions may only be provided when the quantity or the nature of the exempted carriage of goods or the packaging would guarantee	Detta reglemente skall inte tillämpas eller endast delvis tillämpas på transport av farligt gods som omfattas av undantag enligt bilagan. Undantag får endast göras när det undantagna godsets mängd, beskaffenhet eller förpackning garanterar säker transport.

du transport.

the safety of the carriage.

*Article 3
Restrictions*

Chaque État partie au RID conserve le droit de réglementer ou d'interdire le transport international des marchandises dangereuses sur son territoire pour des raisons autres que la sécurité durant le transport.

*Article 3
Restrictions*

Each RID Contracting State shall retain the right to regulate or prohibit, for reasons other than safety during carriage, the international carriage of dangerous goods on its territory.

*Artikel 3
Inskränkningar*

Varje deltagande stat i RID skall behålla sin rätt att av andra skäl än säkerhet under transporten reglera eller förbjuda internationell transport av farligt gods på sitt territorium.

*Article 4
Autres prescriptions*

Les transports auxquels s'applique le présent Règlement restent soumis aux prescriptions nationales ou internationales applicables de façon générale au transport ferroviaire de marchandises.

*Article 4
Other prescriptions*

The carriage to which this Regulation applies shall remain subject to the national or international prescriptions applicable in general to the carriage of goods by rail.

*Artikel 4
Andra bestämmelser*

För transporter som omfattas av detta reglemente skall nationella eller internationella bestämmelser som är allmänt tillämpliga på järnvägstransport av gods fortsätta att gälla.

*Article 5
Type de trains admis. Transport
comme colis à main, bagages ou à
bord des véhicules*

§ 1 Les marchandises dangereuses ne peuvent être transportées que dans des trains marchandises, à l'exemption:

- a) des marchandises dangereuses admises au transport conformément à l'Annexe en respectant les quantités maximales pertinentes et les conditions particulières de transport dans des trains autres que des trains marchandises;
- b) des marchandises dangereuses transportées aux conditions particulières de l'Annexe comme colis à main, bagages ou dans ou sur des véhicules au sens de l'article 12 des Règles uniformes CIV.

§ 2 Les marchandises dangereuses ne peuvent être emportées comme

*Article 5
Type of trains allowed. Carriage
as hand luggage, registered luggage
or in or on board vehicles*

§ 1 Dangerous goods may only be carried in freight trains, except

- a) dangerous goods which are acceptable for carriage in accordance with the Annex complying with the relevant maximum quantities and the special conditions of carriage in trains other than freight trains;
- b) dangerous goods which are carried, under the special conditions of the Annex, as hand luggage, registered luggage or in or on board vehicles within the meaning of Article 12 of the CIV Uniform Rules.

§ 2 Dangerous goods may only be taken as hand luggage or

*Artikel 5
Tillåtna tågtyper. Transport som
handbagage, inskrivet resgods
eller i fordon*

§ 1 Farligt gods får endast transporteras på godståg, med undantag av

- a) farligt gods som får transporteras enligt bilagan och som uppfyller villkoret om högsta tillåtna mängd och de särskilda villkoren för transport på andra tåg än godståg,
- b) farligt gods som enligt de särskilda villkoren i bilagan transporteras som handresgods, inskrivet resgods eller i eller på fordon i den mening som avses i artikel 12 i de enhetliga rättsreglerna CIV.

§ 2 Farligt gods får endast tas med som handbagage eller

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

*Article 6
Annexe*

L'Annexe fait partie intégrante du présent Règlement.

* * *

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

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

*Article 6
Annex*

The Annex shall form an integral part of this Regulation.

* * *

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

överlämnas för transport i eller på fordon om det uppfyller de särskilda villkoren i bilagan.

*Artikel 6
Bilaga*

Bilagan skall utgöra en integrerad del av detta reglemente.

* * *

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

Règles uniformes concernant les contrats d'utilisation de véhicules en trafic international ferroviaire (CUV, appendice D à la Convention)

Uniform Rules concerning Contracts of Use of Vehicles in International Rail Traffic (CUV, appendix D to the Convention)

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

- | | | |
|--|--|---|
| • Article premier
Champ d'application | • Article 1
Scope | • Artikel 1
Tillämpningsområde |
| • Article 2
Définitions | • Article 2
Definitions | • Artikel 2
Definitioner |
| • Article 3
Signes et inscriptions sur les véhicules | • Article 3
Signs and inscriptions on the vehicles | • Artikel 3
Tecken och texter på vagnarna |
| • Article 4
Responsabilité en cas de perte ou d'avarie d'un véhicule | • Article 4
Liability in case of loss of or damage to a vehicle | • Artikel 4
Ansvar vid förlust av eller skada på vagn |
| • Article 5
Déchéance du droit d'invoquer les limites de responsabilité | • Article 5
Loss of right to invoke the limits of liability | • Artikel 5
Förlust av rätt att åberopa begränsning av skadeståndsansvar |
| • Article 6
Présomption de perte d'un véhicule | • Article 6
Presumption of loss of a vehicle | • Artikel 6
Antagande om förlust av vagn |
| • Article 7
Responsabilité des dommages causés par un véhicule | • Article 7
Liability for loss or damage caused by a vehicle | • Artikel 7
Ansvar för skada som orsakats av vagn |
| • Article 8
Subrogation | • Article 8
Subrogation | • Artikel 8
Övertagande av ansvar |
| • Article 9
Responsabilité pour les agents et autres personnes | • Article 9
Liability for servants and other persons | • Artikel 9
Ansvar för anställda och andra personer |
| • Article 10
Autres actions | • Article 10
Other actions | • Artikel 10
Andra grunder för anspråk |
| • Article 11
For | • Article 11
Forum | • Artikel 11
Behörig domstol |
| • Article 12
Prescription | • Article 12
Limitation of actions | • Artikel 12
Preskription |

Article premier
Champ d'application

Les présentes Règles uniformes s'appliquent aux contrats bi- ou multilatéraux concernant l'utilisation de véhicules ferroviaires en tant que moyen de transport pour effectuer des transports selon les Règles uniformes CIV et selon les Règles uniformes CIM.

Article 1
Scope

These Uniform Rules shall apply to bi- or multilateral contracts concerning the use of railway vehicles as means of transport for carriage in accordance with the CIV Uniform Rules and in accordance with the CIM Uniform Rules.

Artikel 1
Tillämpningsområde

Dessa enhetliga rättsregler skall tillämpas på bilaterala eller multilaterala avtal om nyttjande av järnvägsvagnar för att utföra transport i enlighet med de enhetliga rättsreglerna CIV och de enhetliga rättsreglerna CIM.

Article 2
Définitions

Aux fins des présentes Règles uniformes le terme :

- a) "entreprise de transport ferroviaire" désigne toute entreprise à statut privé ou public qui est autorisée à transporter des personnes ou des marchandises, la traction étant assurée par celle-ci;
- b) "véhicule" désigne tout véhicule, apte à circuler sur ses propres roues sur des voies ferrées, non pourvu de moyen de traction;
- c) "détenteur" désigne celui qui exploite économiquement, de manière durable, un véhicule en tant que moyen de transport, qu'il en soit propriétaire ou qu'il en ait le droit de disposition;
- d) "gare d'attache" désigne le lieu qui est inscrit sur le véhicule et auquel ce véhicule peut ou doit être renvoyé conformément aux conditions du contrat d'utilisation.

Article 2
Definitions

For the purposes of these Uniform Rules the term

- a) "rail transport undertaking" means a private or public undertaking which is authorised to carry persons or goods and which ensures traction;
- b) "vehicle" means a vehicle, suitable to circulate on its own wheels on railway lines, not provided with a means of traction;
- c) "keeper" means the person who, being the owner or having the right to dispose of it, exploits a vehicle economically in a permanent manner as a means of transport;
- d) "home station" means the place mentioned on the vehicle and to which the vehicle may or must be sent back in accordance with the conditions of the contract of use.

Artikel 2
Definitioner

I dessa enhetliga rättsregler avses med

- a) järnvägsföretag: ett privat eller offentligt företag som har tillstånd att transportera personer eller gods och som ansvarar för dragkraften,
- b) vagn: ett fordon som kan rulla på egna hjul på räls men som inte är försett med egen dragkraft,
- c) innehavare: den person som i egenskap av ägare eller med nyttjanderätt varaktigt ekonomiskt nyttjar en vagn som transportmedel,
- d) hemstation: den plats som anges på vagnen och dit vagnen får eller skall sändas åter enligt villkoren i nyttjandeavtalet.

Article 3
Signes et inscriptions sur les véhicules

§ 1 Nonobstant les prescriptions relatives à l'admission technique des véhicules à la circulation en trafic international, celui qui, en

Article 3
Signs and inscriptions on the vehicles

§ 1 Notwithstanding the prescriptions relating to the technical admission of vehicles to circulate in international

Artikel 3
Tecken och texter på vagnarna

§ 1 Utan hinder av föreskrifterna avseende tekniskt godkännande av vagnar för nyttjande i internationell trafik

vertu d'un contrat visé à l'article premier, confie un véhicule doit s'assurer que sont inscrits sur le véhicule :

- a) l'indication du détenteur;
- b) le cas échéant, l'indication de l'entreprise de transport ferroviaire au parc de véhicules de laquelle le véhicule est incorporé;
- c) le cas échéant, l'indication de la gare d'attache;
- d) d'autres signes et inscriptions convenus dans le contrat d'utilisation.

§ 2 Les signes et les inscriptions prévus au § 1 peuvent être complétés par des moyens d'identification électronique.

Article 4

Responsabilité en cas de perte ou d'avarie d'un véhicule

§ 1 A moins qu'elle ne prouve que le dommage ne résulte pas de sa faute, l'entreprise de transport ferroviaire à qui le véhicule a été confié pour utilisation en tant que moyen de transport répond du dommage résultant de la perte ou de l'avarie du véhicule ou de ses accessoires.

§ 2 L'entreprise de transport ferroviaire ne répond pas du dommage résultant de la perte des accessoires qui ne sont pas inscrits sur les deux côtés du véhicule ou qui ne sont pas mentionnés sur l'inventaire qui l'accompagne.

§ 3 En cas de perte du véhicule ou de ses accessoires, l'indemnité est limitée, à l'exclusion de tous autres dommages-intérêts, à la valeur usuelle du véhicule ou de ses accessoires au lieu et au moment de la perte. S'il est impossible de

traffic, the person who provides a vehicle, pursuant to a contract referred to in Article 1, must ensure that there appears on the vehicle :

- a) a statement of the keeper;
- b) when applicable, a statement of the rail transport undertaking to whose vehicle park the vehicle belongs;
- c) when applicable, a statement of the home station;
- d) other signs and inscriptions agreed in the contract of use.

§ 2 The signs and inscriptions provided for in § 1 may be completed by means of electronic identification.

Article 4

Liability in case of loss of or damage to a vehicle

§ 1 The rail transport undertaking to which the vehicle has been provided for use as a means of transport shall be liable for the loss or damage resulting from loss of or damage to the vehicle or its accessories, unless it proves that the loss or damage was not caused by fault on its part.

§ 2 The rail transport undertaking shall not be liable for loss or damage resulting from loss of accessories which are not mentioned on both sides of the vehicle or in the inventory which accompanies it.

§ 3 In case of loss of the vehicle or its accessories, the compensation shall be limited, to the exclusion of all other damages, to the usual value of the vehicle or of its accessories at the place and time of loss.

skall den som tillhandahåller en vagn enligt det avtal som avses i artikel 1 se till att det på vagnen anges

- a) en uppgift om innehavaren,
- b) i förekommande fall, en uppgift om det järnvägsföretag i vars vagnpark vagnen ingår,
- c) i förekommande fall, en uppgift om hemstation,
- d) andra tecken och texter som överenskommit i nyttjandeavtalet.

§ 2 De tecken och texter som anges i § 1 får kompletteras med elektronisk märkning.

Artikel 4

Ansvar vid förlust av eller skada på en vagn

§ 1 Det järnvägsföretag som tillhandahållits en vagn att nyttjas som transportmedel skall vara ansvarigt för skada till följd av förlust av eller skada på vagnen eller dess tillbehör, om inte järnvägsföretaget visar att skadan eller förlusten inte har orsakats genom fel eller försummelse från dess sida.

§ 2 Järnvägsföretaget skall inte vara ansvarigt för skada till följd av förlust av tillbehör som inte finns angivna på vagnens båda långsidor eller i den inventarieförteckning som åtföljer vagnen.

§ 3 Vid förlust av en vagn eller dess tillbehör skall ersättningen begränsas till bruksvärdet på vagnen eller tillbehören vid tiden och platsen för förlusten; inget ytterligare skadestånd skall betalas. Om det inte går

constater le jour ou le lieu de la perte, l'indemnité est limitée à la valeur usuelle au jour et lieu où le véhicule a été confié pour utilisation.

When it is impossible to ascertain the day or the place of loss, the compensation shall be limited to the usual value on the day and at the place where the vehicle has been provided for use.

att fastställa tid och plats för förlusten, skall ersättningen begränsas till bruksvärdet vid den tidpunkt och på den plats där vagnen ställdes till förfogande.

§ 4 En cas d'avarie du véhicule ou de ses accessoires, l'indemnité est limitée, à l'exclusion de tous autres dommages-intérêts, aux frais de mise en état. L'indemnité n'excède pas le montant dû en cas de perte.

§ 4 In case of damage to the vehicle or its accessories, the compensation shall be limited, to the exclusion of all other damages, to the cost of repair. The compensation shall not exceed the amount due in case of loss.

§ 4 Vid skada på en vagn eller dess tillbehör skall ersättningen begränsas till reparationskostnaderna; inget ytterligare skadestånd skall betalas. Ersättningen skall inte överstiga det belopp som skulle betalas vid en förlust.

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

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

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

Article 5

Déchéance du droit d'invoquer les limites de responsabilité

Article 5

Loss of right to invoke the limits of liability

Artikel 5

Förlust av rätt att åberopa begränsning av skadeståndsansvar

Les limites de responsabilité prévues à l'article 4, §§ 3 et 4 ne s'appliquent pas, s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission que l'entreprise de transport ferroviaire a commis, soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résultera probablement.

The limits of liability provided for in Article 4 §§ 3 and 4 shall not apply, if it is proved that the loss or damage results from an act or omission, which the rail transport undertaking has committed either with intent to cause such loss or damage, or recklessly and with knowledge that such loss or damage would probably result.

De begränsningar av skadeståndsansvaret som anges i artikel 4 §§ 2 och 4 skall inte gälla om det visas att järnvägsföretaget orsakat skadan genom handling eller underlåtenhet antingen i avsikt att vålla en sådan skada eller hänsynslöst och med insikt att en sådan skada sannolikt skulle uppkomma.

Article 6
Présomption de perte d'un
véhicule

§ 1 L'ayant droit peut, sans avoir à fournir d'autres preuves, considérer un véhicule comme perdu lorsqu'il a demandé à l'entreprise de transport ferroviaire à laquelle il a confié le véhicule pour utilisation en tant que moyen de transport, de faire rechercher ce véhicule et si ce véhicule n'a pas été mis à sa disposition dans les trois mois qui suivent le jour de l'arrivée de sa demande ou bien lorsqu'il n'a reçu aucune indication sur le lieu où se trouve le véhicule. Ce délai est augmenté de la durée d'immobilisation du véhicule pour toute cause non imputable à l'entreprise de transport ferroviaire ou pour avarie.

§ 2 Si le véhicule considéré comme perdu est retrouvé après le paiement de l'indemnité, l'ayant droit peut, dans un délai de six mois à compter de la réception de l'avis l'en informant, exiger de l'entreprise de transport ferroviaire à laquelle il a confié le véhicule pour utilisation en tant que moyen de transport, que le véhicule lui soit remis, sans frais et contre restitution de l'indemnité, à la gare d'attache ou à un autre lieu convenu.

§ 3 Si la demande visée au § 2 n'est pas formulée ou si le véhicule est retrouvé plus d'un an après le paiement de l'indemnité, l'entreprise de transport ferroviaire à laquelle l'ayant droit a confié le véhicule pour utilisation en tant que moyen de transport en dispose conformément aux lois et prescriptions en vigueur au lieu

Article 6
Presumption of loss of a vehicle

§ 1 The person entitled may, without being required to furnish other proof, consider a vehicle as lost when he has asked the rail transport undertaking to which he provided the vehicle for use as a means of transport, to have a search for the vehicle carried out and if the vehicle has not been put at his disposal within three months following the day of receipt of his request or else when he has not received any indication of the place where the vehicle is situated. This period shall be increased by the time the vehicle is immobilised for any reason not attributable to the rail transport undertaking or owing to damage.

§ 2 If the vehicle considered as lost is recovered after the payment of the compensation, the person entitled may require the rail transport undertaking to which he provided the vehicle for its use as a means of transport, within a period of six months after receiving notice of it, that the vehicle be returned to him, without charge and against restitution of the compensation, at the home station or at another agreed place.

§ 3 In the absence of the request referred to in § 2, or alternatively if the vehicle is recovered more than a year after the payment of the compensation, the rail transport undertaking to which the person entitled provided the vehicle for use as a means of transport, shall dispose of the vehicle in accordance with the laws and prescriptions in force at

Artikel 6
Antagande om förlust av vagn

§ 1 Utan att behöva lägga fram ytterligare bevisning får den berättigade anse att en vagn har gått förlorad sedan han hos det järnvägsföretag som han tillhandahållit vagnen att nyttjas som transportmedel gjort en framställning om att få en efterforskning av vagnen utförd och vagnen inte har ställts till hans förfogande inom tre månader efter den dag då hans framställning nådde järnvägsföretaget eller han inte fått någon uppgift om var vagnen befinner sig. Denna frist skall förlängas med den tid vagnen stått stilla på grund av någon omständighet som inte beror på järnvägsföretaget eller på grund av skada.

§ 2 Om den vagn som har ansetts förlorad kommer till rätta efter det att ersättning betalats ut, får den som har rätt till vagnen, inom sex månader från det att han fick meddelande om detta begära att det järnvägsföretag som han tillhandahållit vagnen att nyttjas som transportmedel återställer vagnen till honom på dess hemstation eller på annan överenskommen plats utan kostnad men mot återbetalning av ersättningen.

§ 3 Om det inte görs någon sådan framställning som avses i § 2 eller om vagnen kommer till rätta mer än ett år efter det att ersättning betalats ut, får det järnvägsföretag som tillhandahållit vagnen att nyttjas som transportmedel förfoga över vagnen enligt de bestämmelser som gäller på den plats där vagnen finns.

où se trouve le véhicule.

the place where the vehicle is situated.

§ 4 Les parties au contrat peuvent convenir des dispositions dérogeant aux §§ 1 à 3.

§ 4 The contracting parties may agree provisions derogating from §§ 1 to 3.

§ 4 Avtalsparterna får komma överens om bestämmelser som avviker från §§ 1–3.

Article 7

Responsabilité des dommages causés par un véhicule

Article 7

Liability for loss or damage caused by a vehicle

Artikel 7

Ansvar för skada som orsakats av vagn

§ 1 Celui qui, en vertu d'un contrat visé à l'article premier, a confié le véhicule pour utilisation en tant que moyen de transport répond du dommage causé par le véhicule lorsqu'une faute lui est imputable.

§ 1 The person who, pursuant to a contract referred to in Article 1, has provided the vehicle for use as a means of transport shall be liable for the loss or damage caused by the vehicle when he is at fault.

§ 1 Den person som enligt ett avtal som avses i artikel 1 har tillhandahållit vagnen att nyttjas som transportmedel skall vara ansvarig för skada som orsakats av vagnen genom hans fel eller försummelse.

§ 2 Les parties au contrat peuvent convenir des dispositions dérogeant au § 1.

§ 2 The contracting parties may agree provisions derogating from § 1.

§ 2 Avtalsparterna får komma överens om bestämmelser som avviker från § 1.

Article 8

Subrogation

Article 8

Subrogation

Artikel 8

Övertagande av ansvar

Lorsque le contrat d'utilisation de véhicules prévoit que l'entreprise de transport ferroviaire peut confier le véhicule à d'autres entreprises de transport ferroviaire pour utilisation en tant que moyen de transport, l'entreprise de transport ferroviaire peut, avec l'accord du détenteur, convenir avec les autres entreprises de transport ferroviaire :

When the contract of use of vehicles provides that the rail transport undertaking may provide the vehicle to other rail transport undertakings for use as a means of transport, the rail transport undertaking may, with the agreement of the keeper, agree with the other rail transport undertakings

Om nyttjandeavtalet medger att järnvägsföretaget får låta andra järnvägsföretag nyttja vagnen som transportmedel, får järnvägsföretaget med innehavarens medgivande komma överens med de andra järnvägsföretagen om att

- a) que, sous réserve de son droit de recours, elle leur est subrogée en ce qui concerne leur responsabilité, envers le détenteur, en cas de perte ou d'avarie du véhicule ou de ses accessoires;
- b) que seul le détenteur est responsable, envers les autres entreprises de transport ferroviaire, des dommages causés par le véhicule, mais que seule l'entreprise de transport ferroviaire qui est le partenaire contractuel du détenteur est autorisée à faire valoir les droits des autres

- a) that, subject to its right of recourse, it shall be subrogated to them, in respect of their liability to the keeper for loss of or damage to the vehicle or its accessories;
- b) that only the keeper shall be liable to the other rail transport undertakings, for loss or damage caused by the vehicle, but that only the rail transport undertaking which is the contractual partner of the keeper shall be authorised to assert the rights of the other rail

- a) järnvägsföretaget, utan det påverkar dess rätt till återkrav, skall överta ansvaret gentemot innehavaren vid förlust av eller skada på vagnen eller dess tillbehör,
- b) endast innehavaren skall vara ansvarig gentemot de andra järnvägsföretagen för skada som orsakats av vagnen, men att endast det järnvägsföretag som är innehavarens avtalspart skall ha rätt att göra de andra järnvägsföretagens rättigheter gällande.

entreprises de transport
ferroviaire.

transport undertakings.

Article 9

*Responsabilité pour les agents et
autres personnes*

§ 1 Les parties au contrat sont responsables de leurs agents et des autres personnes au service desquelles elles recourent pour l'exécution du contrat, lorsque ces agents ou ces autres personnes agissent dans l'exercice de leurs fonctions.

§ 2 Sauf convention contraire entre les parties au contrat, les gestionnaires de l'infrastructure, sur laquelle l'entreprise de transport ferroviaire utilise le véhicule en tant que moyen de transport, sont considérés comme des personnes au service desquelles l'entreprise de transport ferroviaire recourt.

§ 3 Les §§ 1 et 2 s'appliquent également en cas de subrogation conformément à l'article 8.

Article 10

Autres actions

§ 1 Dans tous les cas où les présentes Règles uniformes s'appliquent, toute action en responsabilité pour perte ou avarie du véhicule ou de ses accessoires, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée contre l'entreprise de transport ferroviaire à laquelle le véhicule a été confié pour utilisation en tant que moyen de transport que dans les conditions et limitations de ces Règles uniformes et de celles du contrat d'utilisation.

§ 2 Le § 1 s'applique également en cas de subrogation conformément à l'article 8.

Article 9

*Liability for servants and other
persons*

§ 1 The contracting parties shall be liable for their servants and other persons whose services they make use of for the performance of the contract, when these servants and other persons are acting within the scope of their functions.

§ 2 Unless the contracting parties otherwise agree, the managers of the infrastructure on which the rail transport undertakings use the vehicle as a means of transport, shall be regarded as persons whose services the rail transport undertaking makes use of.

§ 3 §§ 1 and 2 shall also apply in the case of subrogation in accordance with Article 8.

Article 10

Other actions

§ 1 In all cases where these Uniform Rules shall apply, an action in respect of liability, for loss of or damage to the vehicle or its accessories, on whatever grounds, may be brought against the rail transport undertaking to which the vehicle was provided for use as a means of transport only subject to the conditions and limitations laid down in these Uniform Rules and the contract of use.

§ 2 § 1 shall apply also in the case of subrogation in accordance with Article 8.

Artikel 9

*Ansvar för anställda och andra
personer*

§ 1 Avtalsparterna skall vara ansvariga för sina anställda och andra personer vilkas tjänster de anlitar för att fullgöra sina avtalsförpliktelser, när dessa anställda och andra personer handlar under fullgörande av sina uppgifter.

§ 2 Om inte avtalsparterna kommer överens om något annat, skall förvaltarna av den infrastruktur på vilken järnvägsföretaget nyttjar vagnen som transportmedel anses som personer vilkas tjänster järnvägsföretaget anlitar.

§ 3 §§ 1 och 2 skall även tillämpas vid fall av övertagande av ansvar enligt artikel 8.

Artikel 10

Andra grunder för anspråk

§ 1 I de fall där dessa enhetliga rättsregler är tillämpliga får anspråk på ersättning för förlust av eller skada på vagnen eller dess tillbehör, göras gällande mot det järnvägsföretag som tillhandahållits vagnen som transportmedel endast under de förutsättningar och med de begränsningar som föreskrivs i dessa enhetliga rättsregler och i nyttjandeavtalet, oavsett vilken grund som åberopas.

§ 2 Vad som sägs i § 1 skall även tillämpas vid övertagande av ansvar enligt artikel 8.

§ 3 Il en est de même pour toute action exercée contre les agents et les autres personnes dont répond l'entreprise de transport ferroviaire à laquelle le véhicule a été confié pour utilisation en tant que moyen de transport.

Article 11
For

§ 1 Les actions judiciaires nées d'un contrat conclu en vertu des présentes Règles uniformes peuvent être exercées devant la juridiction désignée d'un commun accord entre les parties au contrat.

§ 2 Sauf convention contraire entre les parties, la juridiction compétente est celle de l'Etat membre où le défendeur a son siège. Si le défendeur n'a pas de siège dans un Etat membre, la juridiction compétente est celle de l'Etat membre où le dommage s'est produit.

Article 12
Prescription

§ 1 Les actions fondées sur les articles 4 et 7 sont prescrites par trois ans.

§ 2 La prescription court:

- a) pour les actions fondées sur l'article 4, du jour où la perte ou l'avarie du véhicule a été constatée ou du jour où l'ayant droit pouvait considérer le véhicule comme perdu conformément à l'article 6, § 1 ou § 4;
- b) pour les actions fondées sur l'article 7, du jour où le dommage s'est produit.

§ 3 The same shall apply to an action brought against the servants or other persons for whom the rail transport undertaking to which the vehicle was provided for use as a means of transport, is liable.

Article 11
Forum

§ 1 Actions based on a contract concluded in accordance with these Uniform Rules may be brought before the courts or tribunals designated by agreement between the parties to the contract.

§ 2 Unless the parties otherwise agree, the competent courts or tribunals shall be those of the Member State where the defendant has his place of business. If the defendant has no place of business in a Member State, the competent courts or tribunals shall be those of the Member State where the loss or damage occurred.

Article 12
Limitation of actions

§ 1 The period of limitation for actions based on Articles 4 and 7 shall be three years.

§ 2 The period of limitation shall run:

- a) for actions based on Article 4, from the day when the loss of or damage to the vehicle was discovered or the person entitled could consider the vehicle lost in accordance with Article 6 § 1 or § 4;
- b) for actions based on Article 7, from the day when the loss or damage occurred.

§ 3 Detsamma skall gälla i fråga om talan som väcks mot anställda och andra personer som det järnvägsföretag som tillhandahållits vagnen att nyttjas som transportmedel är ansvarig för.

Artikel 11
Behörig domstol

§ 1 Talan som grundas på ett avtal som har ingåtts enligt dessa enhetliga rättsregler får föras vid den domstol som har utsetts genom överenskomelse mellan avtalsparterna.

§ 2 Om inte parterna kommit överens om något annat, skall domstolen i den medlemsstat där svaranden har sitt säte vara behörig. Om svaranden inte har säte i någon medlemsstat, skall domstolen i den medlemsstat där skadan uppkom vara behörig.

Artikel 12
Preskription

§ 1 Fordringar som grundas på artiklarna 4 och 7 skall preskriberas efter tre år.

§ 2 Preskriptionstiden skall löpa från följande tidpunkter:

- a) Fordringar som grundas på artikel 4, från den dag då förlusten av eller skadan på vagnen upptäcktes eller den dag då den berättigade personen kunde anse vagnen förlorad enligt artikel 6 § 1 eller § 4.
- b) Fordringar som grundas på artikel 7, från den dag då skadan uppkom.

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

Uniform Rules concerning the Contract of Use of Infrastructure in International Rail Traffic (CUI, appendix E to the Convention)

Enhetliga rättsregler för avtal om nyttjande av infrastruktur i internationell järnvägstrafik (CUI, bilag E till fördraget)

<i>Titre premier</i> <i>Généralités</i>	<i>Title I</i> <i>General Provisions</i>	<i>Avdelning I</i> <i>Allmänna bestämmelser</i>
<ul style="list-style-type: none"> • Article premier Champ d'application • Article 2 Déclaration relative à la responsabilité en cas de dommages corporels • Article 3 Définitions • Article 4 Droit contraignant 	<ul style="list-style-type: none"> • Article 1 Scope • Article 2 Declaration concerning liability in case of bodily loss or damage • Article 3 Definitions • Article 4 Mandatory law 	<ul style="list-style-type: none"> • Artikel Tillämpningsområde • Artikel 2 Förklaring om ansvar vid personskada • Artikel 3 Definitioner • Artikel 4 Tvingande rätt
<i>Titre II</i> <i>Contrat d'utilisation</i>	<i>Title II</i> <i>Contract of Use</i>	<i>Avdelning II</i> <i>Nyttjandavtal</i>
<ul style="list-style-type: none"> • Article 5 Contenu et forme • Article 5bis Droit non affecté • Article 6 Obligations particulières du transporteur et du gestionnaire • Article 7 Fin du contrat 	<ul style="list-style-type: none"> • Article 5 Contents and form • Article 5bis Law remaining unaffected • Article 6 Special obligations of the carrier and the manager • Article 7 Termination of the contract 	<ul style="list-style-type: none"> • Artikel 5 Innehåll och form • Artikel 5bis Rätt som förblir opåverkad • Artikel 6 Transportörens och förvaltarens särskilda skyldigheter • Artikel 7 Avtalets upphörande
<i>Titre III</i> <i>Responsabilité</i>	<i>Title III</i> <i>Liability</i>	<i>Avdelning III</i> <i>Ansvar</i>
<ul style="list-style-type: none"> • Article 8 Responsabilité du gestionnaire • Article 9 Responsabilité du transporteur • Article 10 Causes concomitantes • Article 11 Dommages-intérêts en cas de mort 	<ul style="list-style-type: none"> • Article 8 Liability of the manager • Article 9 Liability of the carrier • Article 10 Concomitant causes • Article 11 Damages in case of death 	<ul style="list-style-type: none"> • Artikel 8 Förvaltarens ansvar • Artikel 9 Transportörens ansvar • Artikel 10 Samverkande skadeorsaker • Artikel 11 Ersättning vid dödsfall

<ul style="list-style-type: none"> • Article 12 Dommages-intérêts en cas de blessures 	<ul style="list-style-type: none"> • Article 12 Damages in case of personal injury 	<ul style="list-style-type: none"> • Artikel 12 Ersättning vid personskada
<ul style="list-style-type: none"> • Article 13 Réparation d'autres préjudices corporels 	<ul style="list-style-type: none"> • Article 13 Compensation for other bodily harm 	<ul style="list-style-type: none"> • Artikel 13 Ersättning för annan personskada
<ul style="list-style-type: none"> • Article 14 Forme et montant des dommages-intérêts en cas de mort et de blessures 	<ul style="list-style-type: none"> • Article 14 Form and amount of damages in case of death and personal injury 	<ul style="list-style-type: none"> • Artikel 14 Ersättnings form och belopp vid dödsfall eller personskada
<ul style="list-style-type: none"> • Article 15 Déchéance du droit d'invoquer les limites de responsabilité 	<ul style="list-style-type: none"> • Article 15 Loss of right to invoke the limits of liability 	<ul style="list-style-type: none"> • Artikel 15 Förlust av rätt att åberopa begränsning av skadeståndsansvar
<ul style="list-style-type: none"> • Article 16 Conversion et intérêts 	<ul style="list-style-type: none"> • Article 16 Conversion and interest 	<ul style="list-style-type: none"> • Artikel 16 Omräkning och ränta
<ul style="list-style-type: none"> • Article 17 Responsabilité en cas d'accident nucléaire 	<ul style="list-style-type: none"> • Article 17 Liability in case of nuclear incidents 	<ul style="list-style-type: none"> • Artikel 17 Ansvar vid atomolycka
<ul style="list-style-type: none"> • Article 18 Responsabilité pour les auxiliaires 	<ul style="list-style-type: none"> • Article 18 Liability for auxiliaries 	<ul style="list-style-type: none"> • Artikel 18 Ansvar för järnvägspersonal
<ul style="list-style-type: none"> • Article 19 Autres actions 	<ul style="list-style-type: none"> • Article 19 Other actions 	<ul style="list-style-type: none"> • Artikel 19 Andra grunder för anspråk
<ul style="list-style-type: none"> • Article 20 Accords-litiges 	<ul style="list-style-type: none"> • Article 20 Agreements to settle 	<ul style="list-style-type: none"> • Artikel 20 Avtal om tvister
<p><i>Titre IV</i> <i>Actions des auxiliaires</i></p>	<p><i>Title IV</i> <i>Actions by Auxiliaries</i></p>	<p><i>Avdelning IV</i> <i>Anspråk från järnvägspersonal</i></p>
<ul style="list-style-type: none"> • Article 21 Actions contre le gestionnaire ou contre le transporteur 	<ul style="list-style-type: none"> • Article 21 Actions against the manager or against the carrier 	<ul style="list-style-type: none"> • Artikel 21 Talan mot förvaltaren eller transportören
<p><i>Titre V</i> <i>Exercice des droits</i></p>	<p><i>Title V</i> <i>Assertion of Rights</i></p>	<p><i>Avdelning V</i> <i>Framställande av anspråk</i></p>
<ul style="list-style-type: none"> • Article 22 Procédure de conciliation 	<ul style="list-style-type: none"> • Article 22 Conciliation procedures 	<ul style="list-style-type: none"> • Artikel 22 Förlikningsförfarande
<ul style="list-style-type: none"> • Article 23 Recours 	<ul style="list-style-type: none"> • Article 23 Recourse 	<ul style="list-style-type: none"> • Artikel 23 Rätt till återkrav
<ul style="list-style-type: none"> • Article 24 For 	<ul style="list-style-type: none"> • Article 24 Forum 	<ul style="list-style-type: none"> • Artikel 24 Behörig domstol
<ul style="list-style-type: none"> • Article 25 Prescription 	<ul style="list-style-type: none"> • Article 25 Limitation of actions 	<ul style="list-style-type: none"> • Artikel 25 Preskription

Titre premier
Généralités

Article premier
Champ d'application

§ 1 Les présentes Règles uniformes s'appliquent à tout contrat d'utilisation d'une infrastructure ferroviaire aux fins de transports internationaux au sens des Règles uniformes CIV et des Règles uniformes CIM. Il en est ainsi quels que soient le siège et la nationalité des parties au contrat. Les présentes Règles uniformes s'appliquent même lorsque l'infrastructure ferroviaire est gérée ou utilisée par des Etats ou par des institutions ou organisations gouvernementales.

§ 2 Sous réserve de l'article 21, les présentes Règles uniformes ne s'appliquent pas à d'autres relations de droit, comme notamment :

- a) la responsabilité du transporteur ou du gestionnaire envers leurs agents ou d'autres personnes au service desquelles ils recourent pour l'exécution de leurs tâches;
- b) la responsabilité entre le transporteur ou le gestionnaire d'une part et des tiers d'autre part.

Article 2
Déclaration relative à la responsabilité en cas de dommages corporels

§ 1 Chaque Etat peut, à tout moment, déclarer qu'il n'appliquera pas aux victimes d'accidents survenus sur son territoire l'ensemble des dispositions relatives à la responsabilité en cas de dommages corporels, lorsque les victimes sont ses ressortissants ou des personnes ayant leur résidence habituelle dans cet Etat.

Title I
General Provisions

Article 1
Scope

§ 1 These Uniform Rules shall apply to any contract of use of railway infrastructure for the purposes of international carriage within the meaning of the CIV Uniform Rules and the CIM Uniform Rules. They shall apply regardless of the place of business and the nationality of the contracting parties. These Uniform Rules shall apply even when the railway infrastructure is managed or used by States or by governmental institutions or organisations.

§ 2 Subject to Article 21, these Uniform Rules shall not apply to other legal relations, such as in particular

- a) the liability of the carrier or the manager to their servants or other persons whose services they make use of to accomplish their tasks;
- b) the liability to each other of the carrier or the manager of the one part and third parties of the other part.

Article 2
Declaration concerning liability in case of bodily loss or damage

§ 1 Any State may, at any time, declare that it will not apply to victims of accidents occurring in its territory the whole of the provisions concerning liability in case of bodily loss or damage (death, injury or any other physical or mental harm), when the victims are nationals of, or have their usual place of residence in, that State.

Avdelning I
Allmänna bestämmelser

Artikel 1
Tillämpningsområde

§ 1 Dessa enhetliga rättsregler skall tillämpas på varje avtal om nyttjande av järnvägsinfrastruktur för internationell transport i den mening som avses i de enhetliga rättsreglerna CIV och i de enhetliga rättsreglerna CIM, oavsett var parterna i transportavtalet har sitt säte och vilken nationalitet de har. Dessa enhetliga rättsregler skall även tillämpas när järnvägsinfrastrukturen förvaltas eller nyttjas av stater eller statliga institutioner eller organisationer.

§ 2 Om inte annat följer av artikel 21, skall dessa enhetliga rättsregler inte tillämpas på andra rättsförhållanden, såsom

- a) transportörens eller förvaltarens ansvar gentemot sina anställda eller andra personer vilkas tjänster de anlitar för att genomföra sina uppgifter,
- b) ansvaret mellan transportören eller förvaltaren och tredje man.

Artikel 2
Förklaring om ansvar vid personskada

§ 1 En stat får när som helst förklara att den inte kommer att tillämpa samtliga bestämmelser om ansvar vid personskada vid olyckor som inträffat på dess territorium, när de skadade är medborgare i den staten eller har hemvist där.

§ 2 L'Etat qui a fait une déclaration conformément au § 1 peut y renoncer à tout moment en informant le dépositaire. Cette renonciation prend effet un mois après la date à laquelle le dépositaire en donne connaissance aux Etats membres.

Article 3
Définitions

Aux fins des présentes Règles uniformes, le terme :

- a) "infrastructure ferroviaire" désigne toutes les voies ferrées et installations fixes dans la mesure où elles sont nécessaires à la circulation des véhicules ferroviaires et à la sécurité du trafic;
- b) "gestionnaire" désigne celui qui met à disposition une infrastructure ferroviaire et qui a des responsabilités conformément aux lois et prescriptions en vigueur dans l'Etat dans lequel se situe l'infrastructure;
- c) "transporteur" désigne celui qui transporte par rail des personnes ou des marchandises en trafic international sous le régime des Règles uniformes CIV ou des Règles uniformes CIM et qui détient une licence conformément aux lois et prescriptions relatives à l'octroi et à la reconnaissance des licences en vigueur dans l'Etat dans lequel la personne exerce cette activité;
- d) "auxiliaire" désigne les agents ou les autres personnes au service desquelles le transporteur ou le gestionnaire recourent pour l'exécution du contrat lorsque ces agents ou ces autres personnes agissent dans l'exercice de leurs fonctions;

§ 2 A State which has made a declaration in accordance with § 1 may withdraw it at any time by notification to the Depositary. This withdrawal shall take effect one month after the day on which the Depositary notifies it to the Member States.

Article 3
Definitions

For the purposes of these Uniform Rules, the term

- a) "railway infrastructure" means all the railway lines and fixed installations, so far as these are necessary for the circulation of railway vehicles and the safety of traffic;
- b) "manager" means the person who makes railway infrastructure available and who has responsibilities in accordance with the laws and prescriptions in force in the State in which the infrastructure is located;
- c) "carrier" means the person who carries persons or goods by rail in international traffic under the CIV Uniform Rules or the CIM Uniform Rules and who is licensed in accordance with the laws and prescriptions relating to licensing and recognition of licenses in force in the State in which the person undertakes this activity;
- d) "auxiliary" means the servants or other persons whose services the carrier or the manager makes use of for the performance of the contract when these servants or other persons are acting within the scope of their functions;

§ 2 En stat som har avgett en förklaring enligt § 1 får när som helst återta den genom meddelande till depositarien. Återtagandet får verkan en månad efter den dag då depositarien underrättade medlemsstaterna om det.

Artikel 3
Definitioner

I dessa enhetliga rättsregler avses med

- a) järnvägsinfrastruktur: alla järnvägslinjer och fasta installationer om de är nödvändiga för trafik med järnvägsfordon och för trafikens säkerhet,
- b) förvaltare: den som ställer järnvägsinfrastruktur till förfogande och som är ansvarig enligt gällande lagar och föreskrifter i den stat där järnvägsinfrastrukturen är belägen,
- c) transportör: den som transporterar personer eller gods med järnväg i internationell trafik enligt de enhetliga rättsreglerna CIV eller de enhetliga rättsreglerna CIM och som har en licens eller ett särskilt tillstånd i enlighet med gällande lagar och bestämmelser i den stat där transporten utförs avseende beviljande eller godkännande av sådana licenser,
- d) järnvägspersonal: anställda eller andra personer vilkas tjänster transportören eller förvaltaren anlitar för att genomföra avtalet när dessa anställda eller andra personer handlar under fullgörande av sina uppgifter,

- | | | |
|---|---|---|
| <p>e) "tiers" désigne toute autre personne que le gestionnaire, le transporteur et leurs auxiliaires;</p> <p>f) "licence" désigne l'autorisation délivrée par un Etat à une entreprise ferroviaire, conformément aux lois et prescriptions en vigueur dans cet Etat, par laquelle sa capacité de transporteur est reconnue;</p> <p>g) "certificat de sécurité" désigne le document attestant, conformément aux lois et prescriptions de l'Etat dans lequel se situe l'infrastructure, qu'en ce qui concerne le transporteur,</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'organisation interne de l'entreprise ainsi que - le personnel à employer et les véhicules à utiliser sur l'infrastructure empruntée, <p>répondent aux exigences imposées en matière de sécurité en vue d'assurer un service sans danger sur cette infrastructure.</p> | <p>e) "third party" means any person other than the manager, the carrier and their auxiliaries;</p> <p>f) "licence" means the authorisation issued by a State to a railway undertaking, in accordance with the laws and prescriptions in force in that State, by which its capacity as a carrier is recognized;</p> <p>g) "safety certificate" means the document attesting, in accordance with the laws and prescriptions of the State in which the infrastructure is located, that so far as concerns the carrier,</p> <ul style="list-style-type: none"> - the internal organisation of the undertaking as well as - the personnel to be employed and the vehicles to be used on the infrastructure, <p>meet the requirements imposed in respect of safety in order to ensure a service without danger on that infrastructure.</p> | <p>e) tredje man: varje annan person än förvaltaren, transportören eller deras järnvägspersonal,</p> <p>f) tillstånd: tillstånd meddelat av en stat till ett järnvägsföretag, i enlighet med gällande lagar och bestämmelser i den stat där transportörens verksamhet är godkänd,</p> <p>g) säkerhetsintyg: dokument som enligt lagar och bestämmelser i den stat där infrastrukturen är belägen såvitt avser transportören intygar att</p> <ul style="list-style-type: none"> - företagets interna organisation och - den personal som skall anställas och de fordon som skall nyttjas på den trafikerade infrastrukturen <p>uppfyller de säkerhetskrav som fastställts i syfte att garantera säker trafik på denna infrastruktur.</p> |
|---|---|---|

Article 4
Droit contraignant

Sauf clause contraire dans les présentes Règles uniformes, est nulle et de nul effet toute stipulation qui, directement ou indirectement, dérogerait à ces Règles uniformes. La nullité de telles stipulations n'entraîne pas la nullité des autres dispositions du contrat. Nonobstant cela, les parties au contrat peuvent assumer une responsabilité et des obligations plus lourdes que celles qui sont prévues par les présentes Règles uniformes ou fixer un montant maximal d'indemnité pour les dommages matériels.

Article 4
Mandatory law

Unless provided otherwise in these Uniform Rules, any stipulation which, directly or indirectly, would derogate from these Uniform Rules, shall be null and void. The nullity of such a stipulation shall not involve the nullity of other provisions of the contract. Nevertheless, the parties to the contract may assume a liability greater and obligations more burdensome than those provided for in these Uniform Rules or fix a maximum amount of compensation for loss of or damage to property.

Artikel 4
Tvingande rätt

Om inte annat föreskrivs i dessa enhetliga rättsregler skall varje bestämmelse som direkt eller indirekt avviker från dessa enhetliga rättsregler vara ogiltig. En sådan bestämmelses ogiltighet skall inte medföra att övriga bestämmelser i avtalet är ogiltiga. Avtalsparterna kan dock ta på sig större ansvar och förpliktelser än de som föreskrivs i dessa enhetliga rättsregler eller fastställa ett högsta ersättningsbelopp för skador.

Titre II
Contrat d'utilisation

Article 5
Contenu et forme

§ 1 Les relations entre le gestionnaire et le transporteur ou toute autre personne autorisée à conclure un contrat de cette nature conformément aux lois et prescriptions en vigueur dans l'Etat dans lequel se situe l'infrastructure sont réglées dans un contrat d'utilisation.

§ 2 Le contrat règle les détails nécessaires pour déterminer les conditions administratives, techniques et financières de l'utilisation.

§ 3 Le contrat doit être constaté par écrit ou sous une forme équivalente. L'absence ou l'irrégularité d'une constatation par écrit ou sous une forme équivalente ou l'absence d'une des indications prévues au § 2 n'affectent ni l'existence ni la validité du contrat qui reste soumis aux présentes Règles uniformes.

Article 5bis
Droit non affecté

§ 1 Les dispositions de l'article 5 tout comme celles des articles 6, 7 et 22 n'affectent pas les obligations que les parties au contrat d'utilisation de l'infrastructure sont tenues de remplir conformément aux lois et prescriptions en vigueur dans l'Etat dans lequel se situe l'infrastructure, y compris, le cas échéant, le droit communautaire.

§ 2 Les dispositions des articles 8 et 9 n'affectent pas les obligations que les parties au contrat d'utilisation de

Title II
Contract of Use

Article 5
Contents and form

§ 1 Relations between the manager and the carrier or any other person entitled to enter into such a contract under the laws and prescriptions in force in the State in which the infrastructure is located shall be regulated in a contract of use.

§ 2 The contract shall regulate the necessary details for the determination of the administrative, technical and financial conditions of use. :

§ 3 The contract must be concluded in writing or in an equivalent form. The absence or irregularity of a written form or equivalent form of contract or the absence of one of the matters specified in § 2 shall not affect the existence or the validity of the contract which shall remain subject to these Uniform Rules.

Article 5bis
Law remaining unaffected

§ 1 The provisions of Article 5 as well as those of Articles 6, 7 and 22 shall not affect the obligations which the parties to the contract of use of infrastructure have to meet under the laws and prescriptions in force in the State in which the infrastructure is located including, where appropriate, the law of the European Community.

§ 2 The provisions of Articles 8 and 9 shall not affect the obligations which the parties to the contract of use of

Avdelning II
Nyttjandeavtal

Artikel 5
Innehåll och form

§ 1 Förhållandena mellan förvaltaren och transportören eller någon annan person som har rätt att ingå ett sådant avtal enligt gällande lagar och bestämmelser i den stat där infrastrukturen är belägen, skall regleras i ett nyttjandeavtal.

§ 2 Avtalet skall reglera de nödvändiga detaljerna för de administrativa, tekniska och finansiella villkoren för nyttjandet.

§ 3 Avtalet skall upprättas skriftligt eller i likvärdig form. Om avtal i skriftlig eller likvärdig form saknas eller är felaktigt, eller om någon av de uppgifter som anges i § 2 saknas, skall detta inte påverka avtalets bestånd eller giltighet, utan det skall fortfarande lyda under dessa enhetliga rättsregler.

Artikel 5bis
Rätt som förblir opåverkad

§ 1 Bestämmelserna i artikel 5, liksom de i artikel 6, 7 och 22 ska inte påverka de skyldigheter som parterna till nyttjandeavtalet har enligt gällande lagar och bestämmelser i den stat där infrastrukturen är belägen, vilket i tillämpliga fall inkluderar gemenskapsrätten.

§ 2 Bestämmelserna i artikel 8 och 9 ska inte påverka de skyldigheter som parterna till nyttjandeavtalet har i en EU-medlemsstat eller i en

l'infrastructure sont tenues de remplir dans un Etat membre de la CE ou dans un Etat où la législation communautaire s'applique par suite d'accords internationaux conclus avec la Communauté européenne.

§ 3 Les dispositions des §§ 1 et 2 concernent en particulier :

- les accords à conclure entre les entreprises ferroviaires ou les candidats autorisés et les gestionnaires d'infrastructure,
- l'octroi des licences,
- la certification en matière de sécurité,
- l'assurance,
- la tarification, y compris les systèmes d'amélioration des performances afin de réduire au minimum les retards et perturbations d'exploitation et d'améliorer les performances du réseau ferroviaire,
- les mesures d'indemnisation en faveur des clients et
- le règlement des litiges.

Article 6

Obligations particulières du transporteur et du gestionnaire

§ 1 Le transporteur doit être autorisé à exercer l'activité de transporteur ferroviaire. Le personnel à employer et les véhicules à utiliser doivent répondre aux exigences de sécurité. Le gestionnaire peut exiger que le transporteur prouve, par la présentation d'une licence et d'un certificat de sécurité valables ou de copies certifiées conformes ou de toute autre manière, que ces conditions sont remplies.

§ 2 Le transporteur doit faire connaître au gestionnaire tout événement susceptible d'affecter la validité de sa licence, de ses certificats de sécurité, ou des autres éléments de preuve.

infrastructure have to meet in an EC Member State or in a State where Community legislation applies as a result of international agreements with the European Community.

§ 3 The provisions of §§ 1 and 2 concern in particular:

- agreements to be concluded between railway undertakings or authorised applicants and infrastructure managers,
- licensing,
- safety certification,
- insurance,
- charging involving performance schemes to minimise delays and disruptions and improve the performance of the railway network,
- compensation arrangements in favour of customers and
- dispute resolution.

Article 6

Special obligations of the carrier and the manager

§ 1 The carrier must be authorised to undertake the activity of a carrier by rail. The personnel to be employed and the vehicles to be used must satisfy the safety requirements. The manager may require the carrier to prove, by the presentation of a valid licence and safety certificate or certified copies, or in any other manner, that these conditions are fulfilled.

§ 2 The carrier must notify the manager of any event which might affect the validity of his licence, his safety certificates or other elements of proof.

stat där gemenskapsrätten tillämpas som en följd av ett internationellt avtal med Europeiska Gemenskapen.

§ 3 Bestämmelserna i § 1 och 2 avser i synnerhet:

- avtal som träffas mellan järnvägsföretag eller auktoriserade sökanden och infrastrukturförvaltare,
- beviljande av licens,
- säkerhetsintyg,
- försäkring,
- avgifter, vilket inkluderar verksamhetsstyrning för att minimera förseningar och störningar samt förbättra järnvägssystemet,
- ersättningssystem till förmån för kunderna och
- tvistlösning.

Artikel 6

Transportörens och förvaltarens särskilda skyldigheter

§ 1 Transportören skall ha tillstånd att bedriva verksamhet som järnvägstransportör. Den personal som skall anställas och de fordon som skall användas skall uppfylla säkerhetskraven. Förvaltaren får kräva att transportören, genom att visa upp giltigt tillstånd och säkerhetsintyg eller bestyrkta kopior eller på annat sätt, visar att dessa villkor är uppfyllda.

§ 2 Transportören skall underätta förvaltaren om varje händelse som kan inverka på tillståndets, säkerhetsintygens eller annan bevisnings giltighet.

§ 3 Le gestionnaire peut exiger que le transporteur prouve qu'il a conclu une assurance-responsabilité suffisante ou qu'il a pris des dispositions équivalentes pour couvrir toutes les actions, à quelque titre que ce soit, visées aux articles 9 à 21. Le transporteur doit prouver annuellement par une attestation en bonne et due forme que l'assurance-responsabilité ou les dispositions équivalentes existent toujours; il doit notifier au gestionnaire toute modification y relative avant que celle-ci ne produise ses effets.

§ 4 Les parties au contrat doivent s'informer réciproquement de tout événement susceptible d'empêcher l'exécution du contrat qu'elles ont conclu.

Article 7
Fin du contrat

§ 1 Le gestionnaire peut dénoncer le contrat d'utilisation sans délai lorsque:

- a) le transporteur n'est plus autorisé à exercer l'activité de transporteur ferroviaire;
- b) le personnel à employer et les véhicules à utiliser ne répondent plus aux exigences de sécurité;
- c) le transporteur est en retard de paiement, à savoir
 1. pour deux échéances successives et avec un montant qui dépasse une contre-valeur d'usage pour un mois ou
 2. pour un délai couvrant plus de deux échéances et avec un montant égal à la contre-valeur d'usage pour deux mois;
- d) le transporteur a violé d'une manière caractérisée l'une des obligations particulières prévues à l'article 6, §§ 2 et 3.

§ 3 The manager may require the carrier to prove that he has taken out a sufficient liability insurance or taken equivalent measures to cover any claims, on whatever grounds, referred to in Articles 9 to 21. Each year, the carrier must prove, by an attestation in due form, that the liability insurance or the equivalent provisions still exist; he must notify the manager of any modification relating to them before it takes effect.

§ 4 The parties to the contract must inform each other of any event which might impede the execution of the contract they have concluded.

Article 7
Termination of the contract

§ 1 The manager may rescind the contract forthwith when

- a) the carrier is no longer authorised to carry on the activity of carrier by rail;
- b) the personnel to be employed and the vehicles to be used no longer meet the safety requirements;
- c) the carrier is in arrear with payment, that is to say
 1. for two successive payment periods and for an amount in excess of the equivalent of one month's use, or
 2. for a period covering more than two payment periods and for an amount equal to the value of two months' use;
- d) the carrier is in clear breach of one of the special obligations specified in Article 6 §§ 2 and 3.

§ 3 Förvaltaren får kräva att transportören visar att den har tecknat tillräcklig ansvarsförsäkring eller att den har vidtagit motsvarande åtgärder för att täcka alla ersättningsanspråk som avses i artiklarna 9–21, oavsett vilken grund som åberopas. Transportören skall varje år genom ett regelmässigt intyg visa att ansvarsförsäkringen eller motsvarande åtgärder fortfarande består; den skall underrätta förvaltaren om ändringar som rör dessa innan de träder i kraft.

§ 4 Avtalsparterna skall informera varandra om varje händelse som kan utgöra hinder för fullgörandet av det avtal de har ingått.

Artikel 7
Avtalets upphörande

§ 1 Förvaltaren får häva avtalet omedelbart när

- a) transportören inte längre har tillstånd att bedriva verksamhet som järnvägs-transportör,
- b) den personal som skall anställas och de fordon som skall användas inte längre uppfyller säkerhetskraven, transportören ligger efter med betalningen,
 1. om detta har skett vid två på varandra följande förfallodagar och beloppet motsvarar minst en månads nyttjande eller
 2. om förfallodagarna inte följer på varandra och beloppet motsvarar minst två månaders nyttjande,
- d) transportören uppenbarligen har åsidosatt någon av de särskilda skyldigheter som anges i artikel 6 §§ 2 och 3.

§ 2 Le transporteur peut dénoncer le contrat d'utilisation sans délai lorsque le gestionnaire perd son droit de gérer l'infrastructure.

§ 3 Chaque partie au contrat d'utilisation peut le dénoncer sans délai en cas de violation caractérisée d'une des obligations essentielles par l'autre partie au contrat, lorsque cette obligation concerne la sécurité des personnes et des biens; les parties au contrat peuvent convenir des modalités de l'exercice de ce droit.

§ 4 La partie au contrat qui est à l'origine de sa dénonciation répond envers l'autre partie du dommage qui en résulte, à moins qu'elle ne prouve que le dommage ne résulte pas de sa faute.

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

*Titre III
Responsabilité*

*Article 8
Responsabilité du gestionnaire*

§ 1 Le gestionnaire est responsable;

- a) des dommages corporels (mort, blessures ou toute autre atteinte à l'intégrité physique ou psychique),
- b) des dommages matériels (destruction ou avarie des biens mobiliers et immobiliers),
- c) des dommages pécuniaires résultant des dommages-intérêts dus par le transporteur en vertu des Règles uniformes CIV et des Règles uniformes CIM, causés au transporteur ou à ses

§ 2 The carrier may rescind the contract of use forthwith when the manager loses his right to manage the infrastructure.

§ 3 Each party to the contract may rescind the contract of use forthwith in the case of a clear breach of one of the essential obligations by the other party to the contract, when that obligation concerns the safety of persons or goods; the parties to the contract may agree the modalities for the exercise of this right.

§ 4 The party to the contract who is the cause of its rescission shall be liable to the other party for the loss or damage resulting from it, unless he proves that the loss or damage was not caused by his fault.

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

*Title III
Liability*

*Article 8
Liability of the manager*

§ 1 The manager shall be liable

- a) for bodily loss or damage (death, injury or any other physical or mental harm),
- b) for loss of or damage to property (destruction of, or damage to, movable or immovable property),
- c) for pecuniary loss resulting from damages payable by the carrier under the CIV Uniform Rules and the CIM Uniform Rules,

caused to the carrier or to his

§ 2 Transportören får häva avtalet omedelbart när förvaltaren förlorar sin rätt att förvalta infrastrukturen.

§ 3 Varje part i nyttjandeavtalet får häva detta omedelbart om någon av de väsentliga skyldigheterna uppenbarligen åsidosätts av den andra avtalsparten, när denna skyldighet rör säkerhet för personer och egendom; avtalsparterna får komma överens om villkoren för att utöva denna rätt.

§ 4 Den avtalspart som har orsakat hävandet skall vara ansvarig gentemot den andra parten för den skada som blir följden, om den inte visar att skadan inte är en följd av fel eller försummelse från dess sida.

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

*Avdelning III
Ansvar*

*Artikel 8
Förvaltarens ansvar*

§ 1 Förvaltaren skall vara ansvarig för

- a) personskada (dödsfall, personskada eller annan fysisk eller psykisk skada),
- b) sakskada (förstöring av eller skada på fast eller lös egendom),
- c) ekonomisk skada till följd av skadestånd som transportören skall betala enligt de enhetliga rättsreglerna CIV och de enhetliga rättsreglerna CIM,

som orsakats transportören

auxiliaires durant l'utilisation de l'infrastructure et ayant leur origine dans l'infrastructure.

auxiliaries during the use of the infrastructure and having its origin in the infrastructure.

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

§ 2 Le gestionnaire est déchargé de cette responsabilité:

§ 2 The manager shall be relieved of this liability

§ 2 Förvaltaren skall vara fri från detta ansvar

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

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

a) vid personskada och ekonomisk skada till följd av skadestånd som transportören skall betala enligt de enhetliga rättsreglerna CIV

1. si l'événement dommageable a été causé par des circonstances extérieures à l'exploitation que le gestionnaire, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier,

1. if the incident giving rise to the loss or damage has been caused by circumstances not connected with the management of the infrastructure which the manager, in spite of having taken the care required in the particular circumstances of the case, could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent,

1. om den händelse som givit upphov till skadan har orsakats av omständigheter som inte kan hänföras till själva järnvägsdriften och som förvaltaren inte hade kunnat undgå eller förebygga följderna av, även om den hade iakttagit den omsorg som omständigheterna påkallade,

2. dans la mesure où l'événement dommageable est dû à une faute de la personne ayant subi le dommage,

2. to the extent that the incident giving rise to the loss or damage is due to the fault of the person suffering the loss or damage,

2. i den utsträckning som den händelse som givit upphov till skadan beror på fel eller försummelse av den person som lidit skada,

3. si l'événement dommageable est dû au comportement d'un tiers que le gestionnaire, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences duquel il ne pouvait pas obvier;

3. if the incident giving rise to the loss or damage is due to the behaviour of a third party which the manager, in spite of having taken the care required in the particular circumstances of the case, could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent;

3. om den händelse som givit upphov till skadan beror på ett sådant beteende av tredje man som förvaltaren inte hade kunnat undvika eller förebygga följderna av, även om han hade iakttagit den omsorg som omständigheterna påkallade,

b) en cas de dommages matériels et de dommages pécuniaires résultant des dommages-intérêts dus par le transporteur en vertu des Règles uniformes CIM, lorsque le dommage est causé par la faute du transporteur ou par un ordre du transporteur qui n'est pas imputable au gestionnaire ou en raison

b) in case of loss of or damage to property and pecuniary loss resulting from damages payable by the carrier under the CIM Uniform Rules, when the loss or damage was caused by the fault of the carrier or by an order given by the carrier which is not attributable to the manager or by circumstances which

b) i händelse av sakskada och ekonomisk skada till följd av skadestånd som transportören skall betala enligt de enhetliga rättsreglerna CIM, när skadan har orsakats genom fel eller försummelse från transportörens sida eller genom en order från transportören som inte beror på förvaltaren eller på grund av

<p>de circonstances que le gestionnaire ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier.</p>	<p>the manager could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent.</p>	<p>omständigheter som förvaltaren inte hade kunnat undgå eller förebygga följderna av.</p>
<p>§ 3 Si l'événement dommageable est dû au comportement d'un tiers et si, en dépit de cela, le gestionnaire n'est pas entièrement déchargé de sa responsabilité conformément au § 2, lettre a), il répond pour le tout dans les limites des présentes Règles uniformes et sans préjudice de son recours éventuel contre le tiers.</p>	<p>§ 3 If the incident giving rise to the loss or damage is due to the behaviour of a third party and if, in spite of that, the manager is not entirely relieved of liability in accordance with § 2, letter a), he shall be liable in full up to the limits laid down in these Uniform Rules but without prejudice to any right of recourse against the third party.</p>	<p>§ 3 Om den händelse som givit upphov till skadan beror på tredje mans beteende och om förvaltaren trots detta inte är helt befriad från sitt ansvar enligt § 2 a, skall han vara helt ansvarig inom de gränser som anges i dessa enhetliga rättsregler men utan inskränkning i den rätt till återkrav som han kan ha mot tredje man.</p>
<p>§ 4 Les parties au contrat peuvent convenir si, et dans quelle mesure, le gestionnaire est responsable des dommages causés au transporteur par un retard ou par une perturbation dans l'exploitation.</p>	<p>§ 4 The parties to the contract may agree whether and to what extent the manager shall be liable for the loss or damage caused to the carrier by delay or disruption to his operations.</p>	<p>§ 4 Avtalsparterna får komma överens om huruvida, och i vilken utsträckning, förvaltaren skall vara ansvarig för skada som orsakas av transportören genom försening eller driftstörning.</p>
<p><i>Article 9</i> <i>Responsabilité du transporteur</i></p>	<p><i>Article 9</i> <i>Liability of the carrier</i></p>	<p><i>Artikel 9</i> <i>Transportörens ansvar</i></p>
<p>§ 1 Le transporteur est responsable:</p> <p>a) des dommages corporels (mort, blessures ou toute autre atteinte à l'intégrité physique ou psychique),</p> <p>b) des dommages matériels (destruction ou avarie des biens mobiliers et immobiliers), causés au gestionnaire ou à ses auxiliaires, durant l'utilisation de l'infrastructure, par les moyens de transport utilisés ou par les personnes ou par les marchandises transportées.</p>	<p>§ 1 The carrier shall be liable</p> <p>a) for bodily loss or damage (death, injury or any other physical or mental harm),</p> <p>b) for loss of or damage to property (destruction of or damage to movable or immovable property), caused to the manager or to his auxiliaries, during the use of the infrastructure, by the means of transport used or by the persons or goods carried.</p>	<p>§ 1 Transportören skall vara ansvarig för</p> <p>a) personskada (dödsfall, personskada eller annan fysisk eller psykisk skada),</p> <p>b) sakskada (förstöring av eller skada på fast eller lös egendom), som vid nyttjandet av infrastrukturen har orsakats av förvaltaren eller dennes järnvägspersonal av de transportmedel som använts eller de personer eller det gods som transporterats.</p>
<p>§ 2 Le transporteur est déchargé de cette responsabilité :</p> <p>a) en cas de dommages corporels</p> <p>1. si l'événement dommageable a été causé par des circonstances extérieures à</p>	<p>§ 2 The carrier shall be relieved of this liability</p> <p>a) in case of bodily loss or damage</p> <p>1. if the incident giving rise to the loss or damage has been caused by circumstances</p>	<p>§ 2 Transportören skall vara fri från detta ansvar</p> <p>a) vid personskada</p> <p>1. om den händelse som givit upphov till skadan har orsakats av omständigheter</p>

l'exploitation que le transporteur, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier,

2. dans la mesure où l'événement dommageable est dû à une faute de la personne ayant subi le dommage,
 3. si l'événement dommageable est dû au comportement d'un tiers que le transporteur, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences duquel il ne pouvait pas obvier;
- b) en cas de dommages matériels lorsque le dommage est causé par la faute du gestionnaire ou par un ordre du gestionnaire qui n'est pas imputable au transporteur ou en raison de circonstances que le transporteur ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier.

§ 3 Si l'événement dommageable est dû au comportement d'un tiers et si, en dépit de cela, le transporteur n'est pas entièrement déchargé de sa responsabilité conformément au § 2, lettre a), il répond pour le tout dans les limites des présentes Règles uniformes et sans préjudice de son recours éventuel contre le tiers.

§ 4 Les parties au contrat peuvent convenir si, et dans quelle mesure, le transporteur

not connected with the operations of the carrier which he, in spite of having taken the care required in the particular circumstances of the case, could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent,

2. to the extent that the incident giving rise to the loss or damage is due to the fault of the person suffering the loss or damage,
 3. if the incident giving rise to the loss or damage is due to the behaviour of a third party which the carrier, in spite of having taken the care required in the particular circumstances of the case, could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent;
- b) in case of loss of or damage to property when the loss or damage is caused by a fault of the manager or by an order given by the manager which is not attributable to the carrier or by circumstances which the carrier could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent.

§ 3 If the incident giving rise to the loss or damage is due to the behaviour of a third party and if, in spite of that, the carrier is not entirely relieved of liability in accordance with § 2, letter a), he shall be liable in full up to the limits laid down in these Uniform Rules but without prejudice to any right of recourse against the third party.

§ 4 The parties to the contract may agree whether and to what extent the carrier shall be liable

som inte kan hänföras till själva järnvägsdriften och som transportören inte hade kunnat undgå eller förebygga följderna av, även om transportören hade iakttagit den omsorg som omständigheterna påkallade,

2. i den utsträckning som den händelse som givit upphov till skadan beror på fel eller försummelse av den person som lidit skada,
 3. om den händelse som givit upphov till skadan beror på ett sådant beteende av tredje man som transportören inte hade kunnat undgå eller förebygga följderna av, även om han hade iakttagit den omsorg som omständigheterna påkallade,
- b) vid sakskada när skadan har orsakats genom fel eller försummelse från förvaltarens sida eller genom en order från förvaltaren som inte beror på transportören eller av omständigheter som transportören inte hade kunnat undgå eller förebygga följderna av.

§ 3 Om den händelse som givit upphov till skadan beror på tredje mans beteende och om transportören trots detta inte är helt befriad från sitt ansvar enligt § 2 a, skall transportören vara helt ansvarig inom de gränser som anges i dessa enhetliga rättsregler och utan inskränkning i den rätt till återkrav som han kan ha mot tredje man.

§ 4 Avtalsparterna får komma överens om huruvida, och i vilken utsträckning, trans-

est responsable des dommages causés au gestionnaire par une perturbation dans l'exploitation.

for the loss or damage caused to the manager by disruption to his operations.

portören skall vara ansvarig för skada som orsakats förvaltaren genom försening eller drifts-störning.

Article 10
Causes concomitantes

§ 1 Lorsque des causes imputables au gestionnaire et des causes imputables au transporteur ont contribué au dommage, chaque partie au contrat ne répond que dans la mesure où les causes qui lui sont imputables en vertu des articles 8 et 9 ont contribué au dommage. S'il est impossible de constater dans quelle mesure les causes respectives ont contribué au dommage, chaque partie supporte le dommage qu'elle a subi.

Article 10
Concomitant causes

§ 1 If causes attributable to the manager and causes attributable to the carrier contributed to the loss or damage, each party to the contract shall be liable only to the extent that the causes attributable to him under Article 8 and 9 contributed to the loss or damage. If it is impossible to assess to what extent the respective causes contributed to the loss or damage, each party shall bear the loss or damage he has sustained.

Artikel 10
Samverkande skadeorsaker

§ 1 När orsaker som kan hänföras till förvaltaren och orsaker som kan hänföras till transportören har medverkat till skadan, skall varje avtalspart endast vara ansvarig i den utsträckning de orsaker som enligt artiklarna 8 och 9 kan hänföras till parten har medverkat till skadan. Om det inte går att fastställa i vilken utsträckning respektive omständigheter har medverkat till skadan, skall varje part stå för den skada den har lidit.

§ 2 Le § 1 est applicable par analogie lorsque des causes imputables au gestionnaire et des causes imputables à plusieurs transporteurs empruntant la même infrastructure ferroviaire ont contribué au dommage.

§ 2 § 1 shall apply mutatis mutandis if causes attributable to the manager and causes attributable to several carriers using the same railway infrastructure contributed to the loss or damage.

§ 2 Vad som sägs i § 1 skall också tillämpas när de omständigheter för vilka förvaltaren svarar och de omständigheter för vilka flera transportörer som trafikerar samma järnvägsinfrastruktur svarar har medverkat till skadan.

§ 3 En cas de dommages visés à l'article 9, le § 1, première phrase, est applicable par analogie lorsque des causes imputables à plusieurs transporteurs utilisant la même infrastructure ont contribué au dommage. S'il est impossible de constater dans quelle mesure les causes respectives ont contribué au dommage, les transporteurs sont responsables à parts égales envers le gestionnaire.

§ 3 § 1, first sentence, shall apply mutatis mutandis in case of loss or damage referred to in Article 9 if causes attributable to several carriers using the same infrastructure contributed to the loss or damage. If it is impossible to assess to what extent the respective causes contributed to the loss or damage, the carriers shall be liable to the manager in equal shares.

§ 3 Vid skada som avses i artikel 9 skall § 1 första meningen också tillämpas när omständigheter för vilka flera transportörer som använder samma infrastruktur svarar har medverkat till skadan. Om det inte går att fastställa i vilken utsträckning respektive omständigheter har medverkat till skadan, skall transportörerna vara ansvariga gentemot förvaltaren till lika stora delar.

Article 11
Dommages-intérêts en cas de mort

§ 1 En cas de mort, les dommages-intérêts comprennent :
a) les frais nécessaires consécutifs au décès, notamment

Article 11
Damages in case of death

§ 1 In case of death, the damages shall comprise :
a) any necessary costs following the death, in particular those

Artikel 11
Ersättning vid dödsfall

§ 1 Vid dödsfall skall ersättningen omfatta
a) de nödvändiga kostnader som föranleds av dödsfall

- | | | |
|--|--|--|
| <p>ceux du transport du corps et des obsèques;</p> <p>b) si la mort n'est pas survenue immédiatement, les dommages-intérêts prévus à l'article 12.</p> | <p>of transport of the body and the funeral expenses;</p> <p>b) if death does not occur at once, the damages provided for in Article 12.</p> | <p>let, särskilt kostnaderna för transport av liket och begravningskostnaderna, om döden inte har inträffat omedelbart, de ersättningsposter som anges i artikel 12.</p> |
|--|--|--|

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

§ 2 If, through the death, persons whom the deceased had or would have had in the future a legal duty to maintain, are deprived of their support, they shall also be compensated for that loss. Rights of action for damages by persons whom the deceased was maintaining without being legally bound to do so, shall be governed by national law.

§ 2 Om den resandes död medför att en person mot vilken den avlidne var eller i framtiden skulle ha blivit underhållsskyldig enligt lag, förlorar sitt underhåll, skall ersättning också lämnas för denna förlust. I fråga om ersättningskrav från en person som den avlidne har åtagit sig att underhålla utan att vara förpliktad till det enligt lag, skall nationell rätt tillämpas.

Article 12
Dommages-intérêts en cas de blessures

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

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

Article 12
Damages in case of personal injury

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

- a) any necessary costs, in particular those of treatment and of transport;
- b) compensation for financial loss, due to total or partial incapacity to work, or to increased needs.

Artikel 12
Ersättning vid personskada

Vid personskada eller annan fysisk eller psykisk skada skall ersättningen täcka

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

Article 13
Réparation d'autres préjudices corporels

Le droit national détermine, si et dans quelle mesure le gestionnaire ou le transporteur doivent verser des dommages-intérêts pour des préjudices corporels autres que ceux prévus aux articles 11 et 12.

Article 13
Compensation for other bodily harm

National law shall determine whether and to what extent the manager or the carrier must pay damages for bodily harm other than that provided for in Articles 11 and 12.

Artikel 13
Ersättning för annan personskada

Om och i vilken mån förvaltaren eller transportören är skyldig att betala ersättning för andra skador än dem som avses i artiklarna 11 och 12 skall avgöras enligt nationell rätt.

*Article 14**Forme et montant des dommages-intérêts en cas de mort et de blessures*

§ 1 Les dommages-intérêts prévus à l'article 11, § 2 et à l'article 12, lettre b) doivent être alloués sous forme de capital. Toutefois, si le droit national permet l'allocation d'une rente, ils sont alloués sous cette forme lorsque la personne lésée ou les ayants droit visés à l'article 11, § 2, le demandent.

§ 2 Le montant des dommages-intérêts à allouer en vertu du § 1 est déterminé selon le droit national. Toutefois, pour l'application des présentes Règles uniformes, il est fixé une limite maximale de 175 000 unités de compte en capital ou en rente annuelle correspondant à ce capital, pour chaque personne, dans le cas où le droit national prévoit une limite maximale d'un montant inférieur.

*Article 15**Déchéance du droit d'invoquer les limites de responsabilité*

Les limites de responsabilité prévues dans les présentes Règles uniformes ainsi que les dispositions du droit national, qui limitent les indemnités à un montant déterminé, ne s'appliquent pas s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission que l'auteur du dommage a commis, soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résultera probablement.

*Article 14**Form and amount of damages in case of death and personal injury*

§ 1 The damages provided for in Article 11 § 2 and in Article 12 letter b) must be awarded in the form of a lump sum. However, if national law permits the award of an annuity, the damages shall be awarded in that form if so requested by the injured person or by persons entitled referred to in Article 11 § 2.

§ 2 The amount of damages to be awarded pursuant to § 1 shall be determined in accordance with national law. However, for the purposes of these Uniform Rules, the upper limit per person shall be set at 175,000 units of account as a lump sum or as an annuity corresponding to that sum, where national law provides for an upper limit of less than that amount.

*Article 15**Loss of right to invoke the limits of liability*

The limits of liability provided for in these Uniform Rules as well as the provisions of national law, which limit the compensation to a certain amount, shall not apply if it is proved that the loss or damage results from an act or omission, which the author of the loss or damage has committed either with the intent to cause such loss or damage, or recklessly and with knowledge that such loss or damage would probably result.

*Artikel 14**Ersättningens form och belopp vid dödsfall eller annan personskada*

§ 1 Den ersättning som avses i artikel 11 § 2 och i artikel 12 b) skall utges som engångsbelopp. Ersättningen skall dock utgå som livränta, om den nationella rätten tillåter det och den person som har lidit skada eller den rättsinnehavare som avses i artikel 11 § 2 begär det.

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

*Artikel 15**Förlust av rätt att åberopa begränsning av skadeståndsansvar*

Den begränsning av skadeståndsansvaret som anges i dessa enhetliga rättsregler och i de bestämmelser i nationell rätt som begränsar ersättningen till ett visst belopp, skall inte tillämpas om det visas att den skadevällande orsakat skadan genom handling eller underlåtenhet antingen i avsikt att vålla en sådan skada eller hänsynslöst och med insikt att en sådan skada sannolikt skulle uppkomma.

*Article 16**Conversion et intérêts*

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

§ 2 L'ayant droit peut demander des intérêts de l'indemnité, calculés à raison de cinq pour cent l'an, à partir du jour de l'ouverture d'une procédure de conciliation, du recours au tribunal arbitral prévu au Titre V de la Convention ou de la demande en justice.

*Article 17**Responsabilité en cas d'accident nucléaire*

Le gestionnaire et le transporteur sont déchargés de la responsabilité qui leur incombe en vertu des présentes Règles uniformes lorsque le dommage a été causé par un accident nucléaire et qu'en application des lois et prescriptions d'un Etat réglant la responsabilité dans le domaine de l'énergie nucléaire, l'exploitant d'une installation nucléaire ou une autre personne qui lui est substituée est responsable de ce dommage.

*Article 18**Responsabilité pour les auxiliaires*

Le gestionnaire et le transporteur répondent de leurs auxiliaires.

*Article 16**Conversion and interest*

§ 1 Where the calculation of compensation requires the conversion of sums expressed in foreign currency, conversion shall be at the exchange rate applicable on the day and at the place of payment of the compensation.

§ 2 The person entitled may claim interest on compensation, calculated at five per cent per annum, from the day of initiation of a conciliation procedure, of seizure of the Arbitration Tribunal provided for in Title V of the Convention or from the day on which legal proceedings were instituted.

*Article 17**Liability in case of nuclear incidents*

The manager and the carrier shall be relieved of liability pursuant to these Uniform Rules for loss or damage caused by a nuclear incident when the operator of a nuclear installation or another person who is substituted for him is liable for the loss or damage pursuant to the laws and prescriptions of a State governing liability in the field of nuclear energy.

*Article 18**Liability for auxiliaries*

The manager and the carrier shall be liable for their auxiliaries.

*Artikel 16**Omräkning och ränta*

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

§ 2 Den skadelidande får kräva ränta på ersättningsbeloppet med fem procent per år från och med den dag då ett förlikningsförfarande inleddes, då ärendet hänsköts till den skiljenämnd som föreskrivs i avdelning V i fördraget eller då talan väcktes vid domstol.

*Artikel 17**Ansvar vid atomolycka*

Förvaltaren och transportören skall vara befriade från det ansvar som åligger dem enligt dessa enhetliga rättsregler, om skadan har orsakats av en atomolycka och ägaren till en atomanläggning eller någon annan person i dennes ställe är ansvarig för skadan enligt en stats lagar och bestämmelser om ansvar på atomenergins område.

*Artikel 18**Ansvar för järnvägspersonal*

Förvaltaren och transportören skall vara ansvariga för sin personal.

Article 19
Autres actions

§ 1 Dans tous les cas où les présentes Règles uniformes s'appliquent, toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée contre le gestionnaire ou contre le transporteur que dans les conditions et limitations de ces Règles uniformes.

§ 2 Il en est de même pour toute action exercée contre les auxiliaires dont le gestionnaire ou le transporteur réponde en vertu de l'article 18.

Article 20
Accords-litiges

Les parties au contrat peuvent convenir des conditions dans lesquelles elles font valoir ou renoncent à faire valoir leurs droits aux dommages-intérêts à l'égard de l'autre partie au contrat.

Titre IV
Actions des auxiliaries

Article 21
Actions contre le gestionnaire ou contre le transporteur

§ 1 Toute action en responsabilité des auxiliaires du transporteur contre le gestionnaire pour des dommages causés par celui-ci, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée que dans les conditions et limitations des présentes Règles uniformes.

§ 2 Toute action en responsabilité des auxiliaires du gestionnaire contre le transporteur pour des dommages causés par celui-ci, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée que dans les

Article 19
Other actions

§ 1 In all cases where these Uniform Rules shall apply, any action in respect of liability, on whatever grounds, may be brought against the manager or against the carrier only subject to the conditions and limitations laid down in these Uniform Rules.

§ 2 The same shall apply to any action brought against the auxiliaries for whom the manager or the carrier is liable pursuant to Article 18.

Article 20
Agreements to settle

The parties to the contract may agree conditions in which they assert or renounce their rights to compensation from the other party to the contract.

Title IV
Actions by Auxiliaries

Article 21
Actions against the manager or against the carrier

§ 1 Any action in respect of liability brought by the auxiliaries of the carrier against the manager on account of loss or damage caused by him, on whatever grounds, may be brought only subject to the conditions and limitations laid down in these Uniform Rules.

§ 2 Any action in respect of liability brought by the auxiliaries of the manager against the carrier on account of loss or damage caused by him, on whatever grounds, may be

Artikel 19
Andra grunder för anspråk

§ 1 I de fall där dessa enhetliga rättsregler är tillämpliga får anspråk på ersättning, oavsett vilken grund som åberopas, väckas mot förvaltaren eller transportören endast under de förutsättningar och med de begränsningar som föreskrivs i dessa enhetliga rättsregler.

§ 2 Detsamma skall även gälla i fråga om talan mot järnvägspersonal som förvaltaren eller transportören ansvarar för enligt artikel 18.

Artikel 20
Avtal om tvister

Avtalsparterna får komma överens om villkoren för att göra gällande eller avstå från att göra gällande sina skadeståndsanspråk mot den andra avtalsparten.

Avdelning IV
Anspråk från järnvägspersonal

Artikel 21
Anspråk mot förvaltaren eller transportören

§ 1 Ersättningsanspråk av transportörens järnvägspersonal mot förvaltaren för skador som denne har orsakat får, oavsett vilken grund som åberopas, endast göras gällande under de förutsättningar och med de begränsningar som anges i dessa enhetliga rättsregler.

§ 2 Ersättningsanspråk av förvaltarens järnvägspersonal mot transportören för skador som denne har orsakat får, oavsett vilken grund som åberopas, endast göras gällande under de

conditions et limitations des présentes Règles uniformes.	brought only subject to the conditions and limitations laid down in these Uniform Rules.	förutsättningar och med de begränsningar som anges i dessa enhetliga rättsregler.
<i>Titre V</i> <i>Exercice des droits</i>	<i>Title V</i> <i>Assertion of Rights</i>	<i>Avdelning V</i> <i>Framställande av anspråk</i>
<i>Article 22</i> <i>Procédure de conciliation</i>	<i>Article 22</i> <i>Conciliation procedures</i>	<i>Artikel 22</i> <i>Förlikningsförfarande</i>
Les parties au contrat peuvent convenir de procédures de conciliation ou faire appel au tribunal arbitral prévu au Titre V de la Convention.	The parties to the contract may agree conciliation procedures or appeal to the Arbitration Tribunal provided for in Title V of the Convention.	Avtalsparterna får komma överens om förlikningsförfaranden eller överlämna ärendet till den skiljenämnd som föreskrivs i avdelning V i fördraget.
<i>Article 23</i> <i>Recours</i>	<i>Article 23</i> <i>Recourse</i>	<i>Artikel 23</i> <i>Rätt till återkrav</i>
Le bien-fondé du paiement effectué par le transporteur sur la base des Règles uniformes CIV ou des Règles uniformes CIM ne peut être contesté, lorsque l'indemnité a été fixée judiciairement et que le gestionnaire, dûment assigné, a été mis à même d'intervenir au procès.	The validity of the payment made by the carrier on the basis of the CIV Uniform Rules or the CIM Uniform Rules may not be disputed when compensation has been determined by a court or tribunal and when the manager, duly served with notice of the proceedings, has been afforded the opportunity to intervene in the proceedings.	Det befogade i en betalning som har gjorts av en transportör på grundval av de enhetliga rättsreglerna CIV eller de enhetliga rättsreglerna CIM får inte bestridas om ersättningsbeloppet har fastställts av domstol och när förvaltaren har blivit behörigen underrättad om stämningsansökan och beretts tillfälle att inträda som intervenient i målet.
<i>Article 24</i> <i>For</i>	<i>Article 24</i> <i>Forum</i>	<i>Artikel 24</i> <i>Behörig domstol</i>
§ 1 Les actions judiciaires fondées sur les présentes Règles uniformes peuvent être intentées devant les juridictions des Etats membres désignées d'un commun accord par les parties au contrat.	§ 1 Actions based on these Uniform Rules may be brought before the courts or tribunals of the Member States designated by agreement between the parties to the contract.	§ 1 Talan som grundas på dessa enhetliga rättsregler får föras vid de domstolar i medlemsstaterna som har utsetts genom överenskommelse mellan avtalsparterna.
§ 2 Sauf convention contraire entre les parties, la juridiction compétente est celle de l'Etat membre où le gestionnaire a son siège.	§ 2 Unless the parties to the contract otherwise agree, the competent courts or tribunals shall be those of the Member State where the manager has his place of business.	§ 2 Om inte parterna har avtalat något annat, skall domstolarna i den medlemsstat där förvaltaren har sitt säte vara behöriga.

*Article 25
Prescription*

§ 1 Les actions fondées sur les présentes Règles uniformes sont prescrites par trois ans.

§ 2 La prescription court à compter du jour où le dommage s'est produit.

§ 3 En cas de mort de personnes, les actions sont prescrites par trois ans à compter du lendemain du décès, sans que ce délai puisse toutefois dépasser cinq ans à compter du lendemain de l'événement dommageable.

§ 4 Une action récursoire d'une personne tenue responsable pourra être exercée même après l'expiration du délai de prescription prévu au § 1, si elle l'est dans le délai déterminé par la loi de l'Etat où les poursuites sont engagées. Toutefois, ce délai ne pourra être inférieur à quatre-vingt-dix jours à compter de la date à laquelle la personne qui exerce l'action récursoire a réglé la réclamation ou a elle-même reçu signification de l'assignation.

§ 5 La prescription est suspendue lorsque les parties au litige conviennent d'une procédure de conciliation ou lorsqu'elles saisissent le tribunal arbitral prévu au Titre V de la Convention.

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

*Article 25
Limitation of actions*

§ 1 The period of limitation for actions based on these Uniform Rules shall be three years.

§ 2 The period of limitation shall run from the day when the loss or damage occurred.

§ 3 In case of death of persons, the period of limitation shall be three years from the day after the day the death occurred, but not exceeding five years from the day after the day of the accident.

§ 4 A recourse action by a person held liable may be brought even after the expiration of the limitation period provided for in § 1, if it is brought within the period allowed by the law of the State where the proceedings are brought. However, the period allowed shall be not less than ninety days from the day when the person bringing the recourse action has settled the claim or has been served with notice of the proceedings against himself.

§ 5 The period of limitation shall be suspended when the parties agree a conciliation procedure or when they seize the Arbitration Tribunal provided for in Title V of the Convention.

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

*Artikel 25
Preskription*

§ 1 Fordringar som grundas på dessa enhetliga rättsregler skall preskriberas efter tre år.

§ 2 Preskriptionstiden skall löpa från den dag då skadan inträffade.

§ 3 Om en person har avlidit, skall preskriptionstiden vara tre år från dagen efter dödsfallet, men den får inte överstiga fem år från dagen efter den händelse som givit upphov till skadan.

§ 4 En talan om återkrav från en person som hålls ansvarig får föras även efter att den preskriptionstid som anges i § 1 har löpt ut, om den förs inom den tidsfrist som har fastställts genom lag i den stat där talan förs. Denna tidsfrist får dock inte understiga 90 dagar från den dag då den som för talan om återkrav har betalat fordran eller själv delgivits stämning.

§ 5 Uppehåll skall göras i preskriptionstiden när parterna i tvisten kommer överens om ett förlikningsförfarande eller när de överlämnar ärendet till den skiljenämnd som föreskrivs i avdelning V i fördraget.

§ 6 I övrigt skall nationell rätt gälla i fråga om förlängning av preskriptionstiden och preskriptionsavbrott.

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

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

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

- | | | |
|---|---|---|
| • Article premier
Champ d'application | • Article 1
Scope | • Artikel 1
Tillämpningsområde |
| • Article 2
Définitions | • Article 2
Definitions | • Artikel 2
Definitioner |
| • Article 3
But | • Article 3
Aim | • Artikel 3
Ändamål |
| • Article 4
Elaboration de normes techniques et de PTU | • Article 4
Preparation of technical standards and UTP | • Artikel 4
Utarbetande av tekniska standarder och UTP |
| • Article 5
Validation de normes techniques | • Article 5
Validation of technical standards | • Artikel 5
Validering av tekniska standarder |
| • Article 6
Adoption de PTU | • Article 6
Adoption of UTP | • Artikel 6
Antagande av UTP |
| • Article 7
Forme des demandes | • Article 7
Form of applications | • Artikel 7
Ansökningarnas utformning |
| • Article 7a
Evaluation des conséquences | • Article 7a
Assessment of consequences | • Artikel 7a
Utvärdering av konsekvenser |
| • Article 8
PTU | • Article 8
UTP | • Artikel 8
UTP |
| • Article 8a
Lacunes constatées dans les PTU | • Article 8a
Deficiencies in UTP | • Artikel 8a
Brister hos UTP |
| • Article 9
Déclarations | • Article 9
Declarations | • Artikel 9
Förklaringar |
| • Article 10
Abrogation de l'Unité Technique | • Article 10
Abrogation of Technical Unity | • Artikel 10
Upphävande av teknisk enhet |
| • Article 11
Primauté des PTU | • Article 11
Precedence of the UTP | • Artikel 11
UTP:s företräde |
| • Article 12
Spécifications techniques nationales | • Article 12
National technical requirements | • Artikel 12
Nationella tekniska krav |

- Article 13
Tableau d'équivalence
- Annexe
Paramètres à vérifier en rapport avec l'admission technique de véhicules non conformes aux PTU et classification des spécifications techniques nationales
- Article 13
Equivalence table
- Annex
Parameters to be checked in Conjunction with the Technical Admission of Non-UTP Conform Vehicles and Classification of the National Technical Requirements
- Artikel 13
Jämförelsetabell
- Bilaga
Parametrar att kontrollera i samband med tekniskt godkännande av fordon som inte överensstämmer med UTP och klassifikation av nationella tekniska krav

Article premier
Champ d'application

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

Article 1
Scope

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

Artikel 1
Tillämpningsområde

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

Article 2
Définitions

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

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

Article 2
Definitions

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

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

Artikel 2
Definitioner

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

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

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

Article 3
But

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

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

§ 2 Lors de la validation de normes techniques ou de

Article 3
Aim

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

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

§ 2 When technical standards are validated or UTP are adopted,

Artikel 3
Ändamål

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

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

§ 2 Vid validering av tekniska standarder eller antagande av

l'adoption de PTU, seules sont prises en compte celles qui ont été élaborées au niveau international.

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

Article 4
Elaboration de normes et de PTU

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

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

Article 5
Validation de normes techniques

§ 1 La Commission d'experts techniques décide de la validation tout ou partie d'une norme technique selon la procédure prévue aux articles 16, 20 et 33, § 6 de la Convention. Les décisions entrent en vigueur selon l'article 35, §§ 3 et 4 de la Convention.

only those prepared at the international level shall be taken into account.

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

Article 4
Preparation of technical standards and UTP

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

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

Article 5
Validation of technical standards

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

UTP ska endast de som har utarbetats på internationell nivå beaktas.

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

Artikel 4
Utarbetande av tekniska standarder och UTP

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

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

Artikel 5
Validering av tekniska standarder

§ 1 Tekniska expertutskottet ska besluta om validering av en teknisk standard, eller specifika delar av den, enligt det förfarande som anges i artiklarna 16 och 20 samt artikel 33 § 6 i fördraget. Besluten träder i kraft enligt artikel 35 §§ 3 och 4 i fördraget.

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

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

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

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

Article 6
Adoption de PTU

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

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

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

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

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

Article 6
Adoption of UTP

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

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

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

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

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

Artikel 6
Antagande av UTP

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

selon l'article 35, §§ 3 et 4 de la Convention.	in accordance with Article 35 §§ 3 and 4 of the Convention.	artikel 35 §§ 3 och 4 i fördraget.
§ 2 Peut déposer une demande d'adoption d'une PTU ou d'une disposition qui la modifie selon le § 1:	§ 2 An application for adoption of a UTP or a provision amending it may be made by:	§ 2 Ansökan om antagande av en UTP eller en bestämmelse som ändrar den får inges av
a) tout Etat partie;	a) any Contracting State;	a) varje deltagande stat,
b) toute organisation régionale telle que définie à l'article 2, lettre x) des ATMF;	b) any regional organisation as defined in Article 2 x) of ATMF;	b) varje regional organisation såsom den definieras i artikel 2 x) i ATMF,
c) toute association internationale représentative, pour les membres de laquelle l'existence des PTU relatives au matériel ferroviaire est indispensable pour des raisons de sécurité et d'économie dans l'exercice de leur activité.	c) any representative international association for whose members the existence of UTP relating to railway material is indispensable for reasons of safety and economy in the exercise of their activity.	c) varje internationell intresseorganisation för vars medlemmar det av säkerhetsskäl och av ekonomiska skäl i utövandet av deras verksamhet är absolut nödvändigt att det finns UTP avseende järnvägsmateriel.

Article 7
Forme des demandes

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

Article 7a
Evaluation des conséquences

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

§ 2 L'évaluation précise l'impact probable pour l'ensemble des États parties, des opérateurs et des autres

Article 7
Form of applications

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

Article 7a
Assessment of consequences

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

§ 2 The assessment shall indicate the likely impact for all Contracting States, operators and

Artikel 7
Ansökningarnas utformning

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

Artikel 7a
Utvärdering av konsekvenser

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

§ 2 Utvärderingen ska precisera den förväntade effekten på samtliga deltagande stater,

acteurs afférents concernés. Si la proposition a un impact sur des PTU autres que celle visée directement par la proposition, ces interfaces doivent être également prises en compte.

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

Article 8
PTU

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

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

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

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

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

other relevant actors concerned. If the proposal has an impact on UTP other than the one for which the proposal is directly intended, these interfaces shall also be taken into account.

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

Article 8
UTP

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

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

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

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

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

operatörer and andra relevanta inblandade aktörer. Om förslaget har någon effekt på en annan UTP än den som förslaget avsåg, ska detta gränssnitt också tas med i beräkningen.

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

Artikel 8
UTP

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

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

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

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

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

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

- a) indiquer leur champ d'application prévu (partie de réseau ou véhicules, sous-système ou partie de sous-système);
- b) fixer les exigences essentielles pour chaque sous-système concerné et ses interfaces vis-à-vis d'autres sous-systèmes;
- c) définir les spécifications technico-fonctionnelles qui doivent être respectées par chaque sous-système et ses interfaces vis-à-vis d'autres sous-systèmes. Au besoin, ces spécifications peuvent varier en fonction de l'utilisation du sous-système, par exemple en fonction des catégories de ligne, de moyeu et/ou de véhicules;
- d) déterminer les éléments de construction ou les interfaces et constituants d'interopérabilité qui doivent être couverts par des normes techniques et qui sont nécessaires pour parvenir à l'interopérabilité dans le système ferroviaire;
- e) préciser, dans chaque cas considéré, les procédures à appliquer pour évaluer la conformité aux dispositions des PTU. Ces procédures reposent sur les modules d'évaluation définis dans une PTU générale visée au § 8;

f) indiquer la stratégie de mise en oeuvre des PTU. Il est nécessaire, en particulier, de spécifier les étapes à franchir pour opérer une transition progressive de la situation existante à la situation finale où la conformité à la PTU est la norme; pour chaque étape, des dispositions transitoires appropriées sont incluses et

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

- a) indicate its intended scope (part of network or vehicles; subsystem or part of subsystem);
- b) lay down essential requirements for each subsystem concerned and its interfaces vis-à-vis other subsystems;
- c) establish the functional and technical specifications to be met by the subsystem and its interfaces vis-à-vis other subsystems. If need be, these specifications may vary according to the use of the subsystem, for example according to the categories of line, hub and/or vehicles;
- d) determine the elements of construction or interoperability constituents and interfaces which must be covered by technical standards, which are necessary to achieve interoperability within the rail system;
- e) state, in each case under consideration, which procedures are to be used in order to assess the conformity with the provisions of the UTP. These procedures shall be based on the assessment modules defined in a general UTP referred to in § 8;

f) indicate the strategy for implementing the UTP. In particular, it is necessary to specify the stages to be completed in order to make a gradual transition from the existing situation to the final situation in which compliance with the UTP shall be the norm; for each stage, appropriate transitional provisions shall be included and

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

- a) ange det tillämpningsområde som avses (del av järnvägsnät eller fordon, delsystem eller del av delsystem),
- b) ange väsentliga krav för det berörda delsystemet och dess gränssnitt mot andra delsystem,
- c) fastställa de funktionella och tekniska specifikationer som ska följas när det gäller delsystemet och dess gränssnitt mot andra delsystem. Om det är nödvändigt, kan dessa specifikationer variera beroende på användningen av delsystemet, till exempel efter kategori av linjer, knutpunkter och/eller fordon,
- d) bestämma de konstruktions-element eller driftskompatibilitetskomponenter och gränssnitt som måste omfattas av tekniska standarder, som är nödvändiga för att uppnå driftskompatibilitet hos järnvägssystemet,
- e) för varje tänkbart fall ange vilka förfaranden som ska tillämpas vid bedömning av överensstämmelse med bestämmelserna i UTP:n. Dessa förfaranden ska baseras på bedömningsmodulerna i den allmänna UTP som § 8 hänvisar till.

f) ange strategin för att implementera UTP. I synnerhet är det nödvändigt att precisera de etapper som ska slutföras för en stegvis övergång från den nuvarande situationen till den slutliga situationen, då UTP:erna ska utgöra gällande norm; för varje etapp ska lämpliga övergångsbestämmelser inkluderas och

g) précisent, pour le personnel concerné, les qualifications professionnelles ainsi que les conditions sanitaires et de sécurité au travail exigées pour l'exploitation et la maintenance du sous-système concerné, ainsi que pour la mise en oeuvre de la PTU.

§ 5 Chaque PTU doit être élaborée sur la base d'un examen d'un sous-système existant et préciser un ou plusieurs sous-systèmes cibles pouvant être obtenus progressivement dans un laps de temps raisonnable. En conséquence, l'adoption progressive des PTU et la conformité avec celles-ci permettent progressivement de réaliser l'interopérabilité du système ferroviaire.

§ 6 Les PTU doivent préserver, de manière appropriée, la compatibilité du système ferroviaire existant de chaque État partie. Au regard de cet objectif, il peut être prévu, dans chaque PTU, une disposition traitant de « cas spécifiques » applicables à un ou à plusieurs États parties dans les domaines des réseaux et des véhicules; une attention toute particulière doit être portée au gabarit de chargement, à l'écartement de la voie ou à l'espace entre les voies et aux véhicules au départ ou à destination de pays tiers. Pour chaque cas spécifique, les PTU stipulent les règles de mise en oeuvre des éléments indiqués au § 4, lettres c) à g).

§ 7 Les aspects techniques correspondant aux exigences essentielles qui ne peuvent pas être explicitement couverts par la PTU, seront clairement identifiés dans cette prescription comme "points ouverts".

g) indicate, for the staff concerned, the professional qualifications and health and safety conditions at work required for the operation and maintenance of the subsystem concerned, as well as for the implementation of the UTP.

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

§ 6 The UTP shall retain, in an appropriate manner, the compatibility of the existing rail system of each Contracting State. With this objective, provision may be made in each UTP for "specific cases" covering one or more Contracting States, with regard to both network and vehicles; special attention must be given to the loading gauge, the track gauge or space between the tracks and to vehicles originating from or destined for third countries. For each specific case, the UTP shall stipulate the implementing rules of the elements indicated in § 4 c) to g).

§ 7 If certain technical aspects corresponding to the essential requirements cannot be explicitly covered in the UTP, they shall be clearly identified in it as "open points".

g) ange de yrkeskvalifikationer och hälso- och säkerhetsvillkor som måste vara uppfyllda för den berörda personalen för arbetet med drift och underhåll av det aktuella delsystemet, liksom för implementeringen av UTP:n.

§ 5 Varje UTP ska utarbetas med utgångspunkt i en utredning av det befintliga delsystemet och ange ett eller flera mål för delsystemet som kan uppnås successivt under rimlig tid. Genom att UTP:erna antas stegvis och följs kan driftskompatibiliteten hos järnvägsnätet uppnås successivt.

§ 6 UTP:n måste på lämpligt sätt bevara kompatibiliteten i det existerande järnvägssystemet i varje deltagande stat. I detta syfte kan specialfall anges för varje UTP innefattande en eller flera deltagande stater, med hänsyn till både infrastruktur och fordon; särskild uppmärksamhet måste ges lastprofiler, spårvidd eller utrymmet mellan spåren och fordon som kommer från eller ska till tredje land. För varje specialfall ska UTP:n ange tillämpningsföreskrifter avseende de element som anges § 4 c) – g).

§ 7 Om vissa tekniska aspekter som hänför sig till väsentliga krav inte på ett uttryckligt sätt kan behandlas i en UTP ska de klart anges i UTP:n som "öppna punkter".

§ 8 La Commission d'experts techniques peut adopter des PTU ne faisant pas référence à des sous-systèmes telles que des dispositions générales, des exigences essentielles ou des modules d'évaluation.

§ 9 Les PTU se présentent dans un format en deux colonnes. Quand le texte apparaît sur toute la largeur de la page sans colonnes, il est identique aux textes correspondants des spécifications techniques d'interopérabilité (STI) de la Communauté européenne. Quand le texte est scindé en deux colonnes, il est différent pour les PTU et les STI correspondantes ou autres réglementations de la Communauté européenne. Le texte de la PTU (réglementations de l'OTIF) apparaît dans la colonne de gauche, le texte de la STI (Communauté européenne), dans la colonne de droite. Tout à fait à droite la référence de la STI est indiquée.

Article 8a

Lacunes constatées dans les PTU

§ 1 S'il vient à l'attention de la Commission d'experts techniques qu'une PTU adoptée comporte des erreurs ou des lacunes, y compris si une PTU ne remplit pas pleinement les exigences essentielles, la Commission prend les mesures qui s'imposent, notamment:

- a) décide si les PTU concernées ne devraient pas être modifiées conformément aux articles 6 et 8 et
- b) fait des recommandations concernant des solutions provisoires justifiées.

§ 2 Les États parties, les organisations régionales et les organismes d'évaluation sont tenus d'informer sans tarder le Secrétaire général de toute erreur

§ 8 The Committee of Technical Experts may adopt UTP which do not refer to subsystems, such as general provisions, essential requirements or assessment modules.

§ 9 The UTP shall have a two column format. Text which appears in full width without columns is identical to corresponding texts of the European Community Technical Specifications for Interoperability (TSI). Text which is split into two columns is different for the UTP and for the corresponding TSI or other corresponding European Community regulations. The left-hand column shows the UTP text (OTIF regulations), while the right-hand column shows the European Community TSI text. On the far right the TSI reference is indicated.

Article 8a

Deficiencies in UTP

§ 1 If it comes to the attention of the Committee of Technical Experts that an adopted UTP contains errors or deficiencies including where an adopted UTP does not fully meet the essential requirements, the Committee shall take the appropriate measures including:

- a) the decision whether the relevant UTP may need to be amended in accordance with Articles 6 and 8 and
- b) recommendations for justified provisional solutions.

§ 2 The Contracting States, regional organisations and assessing bodies have the obligation to inform the Secretary General without delay

§ 8 Tekniska expertutskottet får anta UTP:er som inte hänför sig till delsystem, såsom allmänna bestämmelser, väsentliga krav eller bedömningsmoduler.

§ 9 UTP:erna ska ha två spalter. Text som står över hela sidan utan spalter är identisk till motsvarande text i Europeiska Gemenskapens Tekniska Specifikationer för Driftskompatibilitet (TSD). Text som är uppdelad i två spalter är olika för UTP:n och den motsvarande TSD:n eller någon annan motsvarande förordning från Europeiska Gemenskapen. Den vänstra spalten visar UTP-texten (OTIF-bestämmelserna), medan den högra spalten visar Europeiska Gemenskapens TSD-text. Längst till höger är TSD-referensen angiven.

Artikel 8a

Brister hos UTP

§ 1 Om tekniska expertutskottet får reda på att en antagen UTP innehåller fel eller ofullständigheter, vilket innefattar när en antagen UTP inte helt uppfyller de väsentliga kraven, ska utskottet vidta lämpliga åtgärder, vilket bland annat innebär att

- a) besluta om den aktuella UTP:n kan behöva ändras i enlighet med artikel 6 och 8 och
- b) rekommendera lämpliga provisoriska lösningar.

§ 2 Deltagande stater, regionala organisationer och granskande organ är skyldiga att utan dröjsmål underrätta generalsekreteraren om de upptäcker

ou lacune constatée dans une PTU.

*Article 9
Déclarations*

§ 1 Tout Etat partie peut, dans un délai de quatre mois à dater du jour de la notification par le Secrétaire général de la décision de la Commission d'experts techniques, faire une déclaration motivée auprès de celui-ci, selon laquelle il n'appliquera pas ou que partiellement la norme technique validée ou la PTU adoptée en ce qui concerne l'infrastructure ferroviaire située sur son territoire et le trafic sur cette infrastructure.

§ 2 Les Etats parties ayant fait une déclaration conformément au § 1 ne sont pas pris en compte dans la fixation du nombre des Etats qui doivent formuler une objection conformément à l'article 35, § 4 de la Convention, afin qu'une décision de la Commission d'experts techniques n'entre pas en vigueur.

§ 3 L'Etat qui a fait une déclaration conformément au § 1 peut y renoncer à tout moment en informant le Secrétaire général. Cette renonciation prend effet le premier jour du deuxième mois suivant l'information.

*Article 10
Abrogation de l'Unité Technique*

L'entrée en vigueur, dans tous les Etats parties à la Convention internationale sur l'Unité Technique des chemins de fer, signée à Berne le 21 octobre 1882, dans sa teneur de 1938, des PTU adoptées par la Commission

if they discover errors or deficiencies in a UTP.

*Article 9
Declarations*

§ 1 Any Contracting State may, within a period of four months from the day of notification of the decision of the Committee of Technical Experts by the Secretary General, make a reasoned declaration notifying him that it will not apply or will apply only partially, the validated technical standard or the adopted UTP, so far as it concerns the railway infrastructure situated on its territory and the traffic on that infrastructure.

§ 2 The Contracting States which have made a declaration in accordance with § 1 shall not be taken into account in determining the number of States which must formulate an objection in accordance with Article 35 § 4 of the Convention, in order that a decision of the Committee of Technical Experts should not enter into force.

§ 3 A State which has made a declaration in accordance with § 1 may withdraw it at any time by notification to the Secretary General. This withdrawal shall take effect on the first day of the second month following the notification.

*Article 10
Abrogation of Technical Unity*

The entry into force of the UTP, adopted by the Committee of Technical Experts in accordance with Article 6 § 1, in all the States parties to the 1938 version of the International Convention on the Technical Unity of

fel eller ofullständigheter i en UTP.

*Artikel 9
Förklaringar*

§ 1 Varje deltagande stat kan inom en frist av fyra månader från den dag då generalsekreteraren informerade om tekniska expertutskottets beslut avge en motiverad förklaring till denne om att den inte kommer att tillämpa eller endast delvis kommer att tillämpa den validerade tekniska standarden eller den antagna UTP:n när det gäller den järnvägsinfrastruktur som är belägen på dess territorium och trafiken på denna infrastruktur.

§ 2 De deltagande stater som har avgett en förklaring i enlighet med § 1 ska inte beaktas vid fastställandet av det antal stater som enligt artikel 35 § 4 i fördraget måste göra invändning för att ett beslut av tekniska expertutskottet inte ska träda i kraft.

§ 3 En stat som har avgett en förklaring i enlighet med § 1 får när som helst återta den genom meddelande till generalsekreteraren. Detta återtagande träder i kraft första dagen i den andra månaden efter detta meddelande.

*Artikel 10
Upphävande av teknisk enhet*

Ikraftträdandet av UTP:er som antagits av tekniska expertutskottet i enlighet med artikel 6 § 1 i alla stater som är parter i den internationella konventionen om Unité Technique des chemins de fer (teknisk enhetlighet för järn-

d'experts techniques conformément à l'article 6, § 1 entraîne l'abrogation de ladite convention.

Article 11
Primauté des PTU

§ 1 Après l'entrée en vigueur des PTU, adoptées par la Commission d'experts techniques conformément à l'article 6, § 1, les normes techniques et les PTU, priment, dans les relations entre les Etats parties, sur les dispositions de la Convention internationale sur l'Unité Technique des chemins de fer, signée à Berne le 21 octobre 1882, dans sa teneur de 1938.

§ 2 Après l'entrée en vigueur des PTU, adoptées par la Commission d'experts techniques conformément à l'article 6, § 1, les présentes Règles uniformes ainsi que les normes techniques et les PTU, priment, dans les Etats parties, sur les dispositions techniques :

- a) du Règlement pour l'emploi réciproque des voitures et des fourgons en trafic international (RIC),
- b) du Règlement pour l'emploi réciproque des wagons en trafic international (RIV).

Article 12
National technical requirements

§ 1 Les États parties veillent à informer le Secrétaire général de leurs spécifications techniques nationales applicables aux véhicules ferroviaires et aux autres matériels ferroviaires. Le Secrétaire général publie ces spécifications dans la banque de données visée à l'article 13 des Règles uniformes ATMF. L'information est communiquée

Railways, signed at Berne on 21 October 1882, shall abrogate that convention.

Article 11
Precedence of the UTP

§ 1 With the entry into force of the UTP, adopted by the Committee of Technical Experts in accordance with Article 6 § 1, the technical standards and the UTP shall take precedence, in relations between Contracting States, over the provisions of the 1938 version of the International Convention on the Technical Unity of Railways, signed at Berne on 21 October 1882.

§ 2 With the entry into force of the UTP, adopted by the Committee of Technical Experts in accordance with Article 6 § 1, these Uniform Rules as well as the technical standards and the UTP, shall take precedence, in the Contracting States, over the technical provisions

- a) of the Regulation governing the reciprocal use of carriages and brake vans in international traffic (RIC),
- b) of the Regulation governing the reciprocal use of wagons in inter-national traffic (RIV).

Article 12
Spécifications techniques nationales

§ 1 Contracting States shall ensure that the Secretary General is informed of their national technical requirements which apply to railway vehicles and other railway material. The Secretary General shall publish these requirements in the data bank referred to in Article 13 of the ATMF Uniform Rules. The

vägarna), undertecknad i Bern den 21 oktober 1882, i dess lydelse från 1938, ska medföra att den konventionen upphävs.

Artikel 11
UTP:s företräde

§ 1 Efter ikraftträdandet av de UTP:er som antagits av ekniska expertutskottet i enlighet med artikel 6 § 1, ska de tekniska standarder och de UTP:er i förbindelserna mellan de deltagande staterna ges företräde framför bestämmelserna i den internationella konventionen om Unité Technique des chemins de fer, undertecknad i Bern den 21 oktober 1882, i dess lydelse från 1938.

§ 2 Efter ikraftträdandet av de UTP:er som antagits av tekniska expertutskottet i enlighet med artikel 6 § 1, ska dessa enhetliga rättsregler samt de tekniska standarder och UTP:erna, i de deltagande staterna ges företräde framför de tekniska bestämmelserna i

- a) Reglemente om ömsesidig användning av passagerarvagnar och resgodsvagnar i internationell trafik (RIC),
- b) Reglemente om ömsesidig användning av godsvagnar i internationell trafik (RIV).

Artikel 12
Nationella tekniska krav

§ 1 Deltagande stater ska se till att generalsekreteraren är informerad om de nationella tekniska krav som tillämpas på järnvägsfordon och annan järnvägsmateriel. Generalsekreteraren ska publicera dessa krav i den databas som artikel 13 i de enhetliga reglerna ATMF hänvisar till. Informationen ska vara general-

au Secrétaire général dans les trois mois suivant la date d'entrée en vigueur des Règles uniformes révisées. La disposition temporaire ne peut rester en vigueur que jusqu'à sa mise en vigueur ou jusqu'à la mise en vigueur d'une spécification analogue par l'adoption de prescriptions conformément aux articles ci-dessus. L'État partie peut, à tout moment, retirer la disposition temporaire et le notifier au Secrétaire général.

§ 2 Lorsqu'une PTU a été adoptée ou amendée, l'État partie veille à ce que le Secrétaire général soit informé (avec les éléments justificatifs à l'appui) des spécifications techniques nationales mentionnées au § 1 auxquelles il faudra continuer à se conformer pour pouvoir garantir la compatibilité technique entre les véhicules et son réseau; ces spécifications englobent les règles nationales applicables aux « points ouverts » des prescriptions techniques et aux cas spécifiques dûment identifiés dans la prescription technique. L'information communiquée comporte l'indication du/des « point(s) ouvert(s) » et/ou du/des « cas spécifique(s) » de la PTU auquel/auxquels se rapporte chaque spécification technique nationale. Les spécifications techniques nationales ne restent valides que si le Secrétaire général reçoit la notification dans les six mois suivant la date d'entrée en vigueur de la prescription technique en question ou de la modification qui lui a été apportée.

§ 3 L'information communiquée comporte le texte intégral de la disposition technique nationale dans une langue officielle de l'État partie, ainsi que le titre et un résumé dans l'une des langues officielles de l'OTIF.

information shall be received by the Secretary General within 3 months from the day when the revised Uniform Rules enter into force. Such a requirement may stay in force only until it or an analogous requirement is brought into force through the adoption of prescriptions according to the Articles above. The Contracting State may at any time withdraw the temporary provision and notify this to the Secretary General.

§ 2 When a UTP has been adopted or amended, the Contracting State shall ensure that the Secretary General is informed - with justification - of those national technical requirements mentioned in § 1 which it will still require to be complied with in order to ensure the technical compatibility between the vehicles and its network concerned; this includes national rules applicable to "open points" in the technical prescriptions and applicable to the specific cases duly identified in the technical prescription. The information shall include indication of the "open point(s)" and/or "specific case(s)" in the UTP to which each national technical requirement relates. The national technical requirements shall only remain valid if the notification is received by the Secretary General within 6 months from the day when the technical prescription in question or the change to it has entered into force.

§ 3 The information shall include the full text of the national technical provision in an official language of the Contracting State as well as the title and a summary in one of the official OTIF languages.

sekreteraren till handa inom 3 månader från den dag de ändrade enhetliga reglerna träder i kraft. Ett sådant krav får vara i kraft endast till dess det eller ett motsvarande krav träder i kraft genom antagandet av föreskrifter i enlighet med artiklarna ovan. De deltagande staterna får när som helst dra tillbaka den tillfälliga bestämmelsen och informera generalsekreteraren om detta.

§ 2 När en UTP har antagits eller ändrats, ska en deltagande stat se till att generalsekretären informeras – med en motivering – om de nationella tekniska krav som omnämns i § 1 som staten fortfarande kommer att kräva ska vara uppfyllda för att ombesörja den tekniska kompatibiliteten mellan fordon och infrastruktur; detta innefattar nationella regler som tillämpas på "öppna punkter" i de tekniska föreskrifterna och sådana som tillämpas på de specialfall som anges i den tekniska föreskriften. Informationen ska ange vilken "öppen punkt/-er" och/eller specialfall UTP:n som varje nationellt tekniskt krav hänför sig till. De nationella tekniska kraven är endast giltiga om generalsekreteraren mottagit information om dem inom 6 månader från dag då den aktuella tekniska föreskriften eller dess ändrade lydelse trädde i kraft.

§ 3 Informationen ska innefatta den fullständiga lydelsen av den nationella tekniska bestämmelsen på den deltagande statens officiella språk, liksom dess rubrik och en sammanfattning på ett av de officiella OTIF-språken.

*Article 13**Table d'équivalence*

§1 Afin de réduire au minimum les évaluations et par là même les coûts liés à une demande d'admission technique, les spécifications techniques nationales conformes à l'article 12 sont classées conformément à la liste des paramètres et aux principes définis dans l'annexe au présent Appendice. Le classement est effectué sous la responsabilité de la Commission d'experts techniques. Les États parties et les organisations régionales coopèrent avec la Commission d'experts techniques et le Secrétaire général dans l'exécution de cette tâche.

§2 La Commission d'experts techniques peut réviser l'annexe en tenant compte de l'expérience acquise en matière d'acceptation croisée des véhicules dans les États parties.

§3 La Commission d'experts techniques veille à l'établissement d'un document de référence référençant de manière croisée l'ensemble des spécifications techniques nationales notifiées. Ledit document, qui mentionne aussi les dispositions pertinentes des PTU et des STI correspondantes (art. 8, § 9), sera publié sur le site Web de l'Organisation et tenu à jour.

§ 4 Prenant dûment en compte l'opinion des États parties concernés et des organisations régionales impliquées, la Commission d'experts techniques peut décider de déclarer l'équivalence, en termes de sécurité ferroviaire:

- a) entre les spécifications techniques nationales de différents États parties;
- b) entre les dispositions des PTU et celles des STI

*Article 13**Equivalence table*

§1 In order to minimise the assessments and thereby the costs for applying for a technical admission, national technical requirements in accordance with Article 12 shall be classified pursuant to the list of parameters and the principles set out in the Annex to these Uniform Rules. The classification shall be carried out under the responsibility of the Committee of Technical Experts. The Contracting States and the regional organisations shall cooperate with the Committee of Technical Experts and the Secretary General in this task.

§2 The Committee of Technical Experts may review the Annex taking account of the experience with the cross-acceptance of vehicles in the Contracting States.

§3 The Committee of Technical Experts shall ensure that a reference document is drawn up cross-referencing all the notified national technical requirements. The reference document shall also indicate the relevant provisions in the UTP and the corresponding TSI (Article 8 § 9). The reference document shall be published on the website of the Organisation and shall be kept up to date.

§ 4 Taking due account of the opinion of the Contracting States concerned and of the regional organisations involved, the Committee of Technical Experts may decide to declare the equivalence in railway safety terms:

- a) between national technical requirements of different Contracting States;
- b) between provisions in the UTP and the corresponding

*Artikel 13**Jämförelsetabell*

§1 För att minimera utvärderingarna och därigenom kostnaderna för att ansöka om tekniskt godkännande, ska nationella tekniska krav enligt artikel 12 klassificeras i enlighet med den lista med parametrar och principer som finns i bilagan till dessa enhetliga rättsregler. Tekniska expertutskottet ska ansvara för klassificeringen. Deltagande stater och regionala organisationer ska samarbeta med tekniska expertutskottet och generalsekreteraren i utförandet av denna uppgift.

§ 2 Tekniska expertutskottet får granska bilagan mot bakgrund av deltagande staters erfarenhet av ömsesidigt godkännande av fordon.

§3 Tekniska expertutskottet ska se till att det skapas ett referensdokument där alla nationella tekniska krav korshänvisas. Referensdokumentet ska också innefatta alla relevanta bestämmelser i UTP:n och den motsvarande TSD:n (artikel 8 § 9). Referensdokumentet ska publiceras på organisationens hemsida och vara uppdaterat.

§ 4 Efter att ha tagit vederbörlig hänsyn till de deltagande staterna och de regionala organisationer som berörs, får tekniska expertutskottet besluta att tillkänna ekvivalensen i järnvägssäkerhetstermer:

- a) mellan nationella tekniska krav i olika deltagande stater,
- b) mellan bestämmelserna i en UTP och dess motsvarande

- correspondantes;
c) entre les spécifications techniques nationales d'un ou de plusieurs États parties et les dispositions des PTU et/ou celles des STI.

L'équivalence déclarée sera indiquée dans un tableau d'équivalence dans le document de référence mentionné au § 3 ci-dessus.

Annexe

Paramètres à vérifier en rapport avec l'admission technique de véhicules non conformes aux PTU et classification des spécifications techniques nationales

1. Liste des paramètres

1.1 General documentation

La documentation générale (comprenant la description du véhicule neuf, renouvelé ou réaménagé et son usage prévu, les informations sur la conception, la réparation, l'exploitation et l'entretien, le dossier technique, etc.)

1.2 Structure et parties mécaniques

L'intégrité mécanique et l'interface entre les véhicules (y compris les tampons et les organes de traction, les couloirs/passerelles), la robustesse de la structure du véhicule et de ses équipements (par exemple, sièges), la capacité de charge, la sécurité passive (y compris la résistance intérieure et extérieure aux chocs)

1.3 Interactions véhicule/voie et gabarit

Les interfaces mécaniques vis-à-vis de l'infrastructure (y compris le comportement statique et dynamique, les jeux et tolérances, le gabarit, les organes de roulement, etc.)

- TSI; and
c) between national technical requirements of one or more Contracting States and provisions in the UTP and/or provisions in the TSI.

The declared equivalence shall be indicated in an equivalence table in the reference document mentioned in § 3 above.

Annex

Parameters to be checked in Conjunction with the Technical Admission of Non-UTP Conform Vehicles and Classification of the National Technical Requirements

1. List of Parameters

1.1 Documentation générale

General documentation (including description of new, renewed or upgraded vehicle and its intended use, design, repair, operation and maintenance information, technical file, etc.)

1.2 Structure and mechanical parts

Mechanical integrity and interface between vehicles (including draw and buffer gear, gangways), strength of vehicle structure and fittings (e.g. seats), loading capability, passive safety (including interior and exterior crashworthiness)

1.3 Track interaction and gauging

Mechanical interfaces to the infrastructure (including static and dynamic behaviour, clearances and fits, gauge, running gear, etc.)

- TSD och
c) mellan nationella tekniska krav i en eller flera deltagande stater och bestämmelser i en UTP och/eller bestämmelser i en TSD.

Den tillkännagivna ekvivalensen ska anges i en jämförelsetabell i referensdokumentet enligt § 3 ovan.

Bilaga

Parametrar som ska kontrolleras vid tekniskt godkännande av fordon som inte överensstämmer med UTP och klassificering av nationella tekniska krav

1. Lista över parametrar

1.1 Allmän dokumentation

Allmän dokumentation (vilket innefattar beskrivningen av nya, moderniserade och ombyggda fordon och dess avsedda användning, uppgifter om utformning, reparation, drift och underhåll, tekniskt underlag (etc.))

1.2 Struktur och mekaniska delar

Mekanisk integritet och gränssnitt mellan fordon (inklusive drag- och stötnivå, gångar), hur robust fordonets struktur och dess utrustning är (t.ex. säten), lastkapacitet, passiv säkerhet (inkluderande interiör och exteriör krocksäkerhet)

1.3 Fordonsprofiler och samverkan mellan fordon och bana

Mekaniskt gränssnitt mot infrastrukturen (inklusive statiskt och dynamiskt beteende, fri höjd och anpassning, spårvidd, växel etc.)

<p>1.4 Equipements de freinage <i>Dispositifs de freinage (y compris la protection anti-enrayage, la commande de freinage, la puissance de freinage en modes service, stationnement et urgence)</i></p>	<p>1.4. Braking equipment <i>Braking-related items (including wheel-slide protection, braking control, and braking performance in service, emergency and parking modes)</i></p>	<p>1.4 Bromsutrustning <i>Bromsrelaterade föremål (inklusive fastbromsningskydd, bromskontroll, och bromsförmåga vid drift, nödläge och parkeringsläge)</i></p>
<p>1.5 Dispositifs associés aux passagers <i>Installations à l'usage des passagers et environnement des passagers (y compris les vitres et les portes des voitures à passagers, les besoins particuliers des personnes à mobilité réduite, etc.)</i></p>	<p>1.5 Passenger-related items <i>Passenger facilities and passenger environment (including passenger windows and doors, requirements for persons with reduced mobility, etc.)</i></p>	<p>1.5 Passagerarrelaterade föremål <i>Passagerarinvrättningar och passagerarmiljö (inklusive passagerarfönster och –dörrar, särskilda anordningar för personer med begränsad rörlighet etc.)</i></p>
<p>1.6 Conditions environnementales et effets aérodynamiques <i>L'impact de l'environnement sur le véhicule et l'impact du véhicule sur l'environnement (y compris les conditions aérodynamiques, l'interface entre le véhicule et la partie "sol" du système ferroviaire et l'interface avec l'environnement extérieur)</i></p>	<p>1.6 Environmental conditions and aerodynamic effects <i>Impact of the environment on the vehicle and impact of the vehicle on the environment (including aerodynamic conditions and both the interface between the vehicle and the trackside part of the railway system and the interface with the external environment)</i></p>	<p>1.6 Miljövillkor och aerodynamiska effekter <i>Miljöns inverkan på fordonet och fordonets inverkan på miljön (inklusive aerodynamiska förhållanden och både gränssnittet mellan fordonet och den markbaserade delen av järnvägs-systemet och gränssnittet mot den yttre miljön)</i></p>
<p>1.7 Avertisseur extérieur, signalétique, exigences en matière d'intégrité du logiciel <i>Les avertisseurs extérieurs, la signalétique, les fonctions et l'intégrité du logiciel, par exemple les fonctions conditionnant la sécurité et ayant une incidence sur le comportement du train, y compris du bus de train</i></p>	<p>1.7 External warning, marking, functions and software integrity requirements <i>External warnings, markings, functions and integrity of software, e.g. safety-related functions with an impact on train behaviour including train bus</i></p>	<p>1.7 Extern varning, signal och mjukvaruintegritetskrav <i>Externa varnings signaler, märkningar och programvaruintegritet, t.ex. säkerhetsrelaterade funktioner som påverkar tågets beteende, inklusive "tågbusen"</i></p>
<p>1.8 Systèmes d'alimentation en énergie et de commande à bord <i>La propulsion à bord, les systèmes d'alimentation et de commande, l'interface du véhicule avec l'infrastructure d'alimentation en énergie et tous les aspects de la compatibilité électromagnétique</i></p>	<p>1.8 Onboard power supply and control systems <i>Onboard propulsion, power and control systems, plus the interface of the vehicle with the power supply infrastructure and all aspects of electromagnetic compatibility</i></p>	<p>1.8 Energiförsörjnings- och styrsystem ombord <i>Ombordbaserade framdrivnings-, energiförsörjnings- och styrsystem, plus gränssnittet mellan fordonet och energiförsörjningsinfrastrukturen och alla aspekter av elektromagnetisk kompatibilitet</i></p>
<p>1.9 Installations pour le personnel, interfaces et environnement <i>Les installations à bord, les interfaces, les conditions et l'environnement de travail du personnel (y compris les postes de conduite, l'interface conducteur-machine)</i></p>	<p>1.9 Staff facilities, interfaces and environment <i>On-board facilities, interfaces, working conditions and environment for staff (including drivers' cabs, driver machine interface)</i></p>	<p>1.9 Utrustning, gränssnitt och miljöer som berör personal <i>Utrustning, gränssnitt, arbetsförhållanden och miljöer som berör personal ombord på fordonet (inklusive förarhytter, gränssnitt mellan förare och maskin)</i></p>
<p>1.10 Protection contre l'incendie et évacuation</p>	<p>1.10 Fire safety and evacuation</p>	<p>1.10 Brandsäkerhet och evakuering</p>

1.11 Maintenance
Installations à bord et interfaces de la maintenance

1.12 Contrôle-commande et signalisation à bord
L'ensemble de l'équipement de bord servant à assurer la sécurité, à commander et à contrôler les mouvements des trains autorisés à circuler sur le réseau et ses effets sur la partie "sol" du système ferroviaire

1.13 Besoins opérationnels spécifiques
Les besoins opérationnels spécifiques des véhicules (y compris le mode dégradé, le dépannage de véhicules, etc.)

1.14 Dispositifs associés au fret

Les exigences et l'environnement spécifiques au fret (y compris les installations spécifiques aux marchandises dangereuses)

Les explications et exemples en italiques ci-dessus ont un caractère purement indicatif et ne constituent pas des définitions des paramètres.

2. Classification des spécifications techniques nationales

Les spécifications techniques nationales relatives aux paramètres identifiés à la section 1 sont affectées à l'un des trois groupes suivants. Les règles et restrictions de nature strictement locale ne sont pas concernées; leur vérification implique la mise en place de contrôles, d'un commun accord, par les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructures.

Groupe A

Le Groupe A comprend:

- les normes internationales,
- les règles nationales réputées équivalentes, sur le plan de la sécurité ferroviaire, à des règles nationales d'autres États membres,

1.11 Servicing
Onboard facilities and interfaces for servicing

1.12 Onboard control, command and signalling
All the on-board equipment necessary to ensure safety and to command and control movements of trains authorised to travel on the network and its effects on the trackside part of the railway system

1.13 Specific operational requirements
Specific operational requirements for vehicles (including degraded mode, vehicle recovery etc.)

1.14 Freight related items

Freight-specific requirements and environment (including facilities specifically required for dangerous goods)

Explanations and examples in italics above are for information only and are not definitions of the parameters.

2. Classification of the National Technical Requirements

The national technical requirements relating to the parameters identified in section 1 shall be attributed to one of the following three groups. Rules and restrictions of a strictly local nature are not involved; their verification involves checks to be put in place by mutual agreement between the railway undertakings and the infrastructure managers.

Group A

Group A covers:

- international standards,
- national rules deemed to be equivalent, in railway safety terms, to national rules of other Member States,

1.11 Underhåll
Ombordbaserade utrustningar och gränssnitt för underhåll

1.12 Fordonsbaserad trafikstyrning och signalering
All ombordutrustning som krävs för att garantera säkerheten och för att styra och kontrollera trafiken med tåg som har tillstånd att trafikera nätet och dess inverkan på den markbaserade delen av järnvägssystemet.

1.13 Specifika driftskrav

Specifika driftskrav för fordon (inklusive vid trafikstörning, bärgning av fordon etc.)

1.14 Godsrelaterade komponenter

Godsspecifika krav och miljökrav (inklusive anordningar som specifikt krävs för farligt gods)

Förklaringarna och exemplen i kursivt ovan är enbart tänkta som information och inte som definitioner av parametrarna.

2. Klassificering av nationella tekniska krav

De nationella tekniska kraven som hänför sig till parametrarna som anges i sektion 1, ska höra till en av följande tre grupper. Regler och begränsningar som enbart är lokala berörs inte; deras verifikation förutsätter att kontroller installeras genom ett ömsidigt avtal mellan järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare.

Grupp A

Grupp A innefattar:

- internationella standarder,
- nationella regler som bedöms som likvärdiga, i järnvägssäkerhetskänseende, med nationella regler i andra medlemsstater,

- les règles nationales réputées équivalentes, sur le plan de la sécurité ferroviaire, aux dispositions des PTU et/ou des STI.

Groupe B

Le Groupe B comprend toutes les règles qui ne tombent pas dans le champ d'application du Groupe A ou du Groupe C, ou qu'il n'a pas encore été possible de classer dans l'un de ces groupes.

Groupe C

Le Groupe C comprend les règles associées aux caractéristiques techniques de l'infrastructure et qui sont strictement nécessaires pour garantir un usage sûr et interopérable sur le réseau concerné (par exemple le gabarit).

- national rules deemed to be equivalent, in railway safety terms, to the provisions in the UTP and/or provisions in the TSI.

Group B

Group B covers all rules that do not fall within the scope of Group A or Group C, or that it has not yet been possible to classify in one of these groups.

Group C

Group C covers rules that are strictly necessary and are associated with technical infrastructure characteristics, in order to ensure safe and interoperable use in the network concerned (e.g. the loading gauge).

- nationella regler som bedöms som likvärdiga i järnvägssäkerhetshänseende med bestämmelserna i UTP och/eller TSD.

Grupp B

Grupp B innefattar alla regler som inte faller inom grupp A:s eller grupp C:s tillämpningsområde, eller som inte ännu har varit möjliga att klassificera i någon av dessa grupper.

Grupp C

Grupp C innefattar regler som är absolut nödvändiga och som är förenade med tekniska kännetecken för infrastrukturen, för att garantera säkerhet och driftskompatibilitet i det berörda järnvägsnätet (t.ex. lastprofiler).

Règles uniformes concernant l'admission technique de matériel ferroviaire utilisé en trafic international (ATMF, appendice G à la Convention)

Uniform Rules concerning the Technical Admission of Railway Material used in International Traffic (ATMF, appendix G to the Convention)

Enhetliga rättsregler för tekniskt godkännande av järnvägsmateriel som används i internationell trafik (ATMF, bilag G till fördraget)

- | | | |
|--|--|--|
| • Article premier
Champ d'application | • Article 1
Scope | • Artikel 1
Tillämpningsområde |
| • Article 2
Définitions | • Article 2
Definitions | • Artikel 2
Definitioner |
| • Article 3
Admission au trafic international | • Article 3
Admission to international traffic | • Artikel 3
Godkännande för internationell trafik |
| • Article 3a
Interaction avec d'autres accords internationaux | • Article 3a
Interaction with other international agreements | • Artikel 3a
Interaktion med andra internationella instrument |
| • Article 4
Procédure | • Article 4
Procedure | • Artikel 4
Förfarande |
| • Article 5
Autorité compétente | • Article 5
Competent authority | • Artikel 5
Behörig myndighet |
| • Article 6
Validité des certificats techniques | • Article 6
Validity of technical certificates | • Artikel 6
Tekniska intygs giltighet |
| • Article 6a
Reconnaissance de la documentation procédurale | • Article 6a
Recognition of procedural documentation | • Artikel 6a
Erkännande av dokumentation från förfarandet |
| • Article 6b
Reconnaissance des tests techniques et fonctionnels | • Article 6b
Recognition of technical and operational tests | • Artikel 6b
Erkännande av tekniska test och driftstest |
| • Article 7
Prescriptions applicables aux véhicules | • Article 7
Prescriptions applicable to vehicles | • Artikel 7
Föreskrifter tillämpliga på fordon |
| • Article 7a
Dérogations | • Article 7a
Derogations | • Artikel 7a
Undantag |
| • Article 8
Prescriptions applicables à l'infrastructure ferroviaire | • Article 8
Prescriptions applicable to railway infrastructure | • Artikel 8
Föreskrifter tillämpliga på järnvägsinfrastruktur |
| • Article 9
Prescriptions d'exploitation | • Article 9
Operation prescriptions | • Artikel 9
Driftföreskrifter |
| • Article 10
Demande et octroi de certificats techniques, déclarations et conditions afférentes | • Article 10
Application and granting of technical certificates and declarations and related conditions | • Artikel 10
Ansökan och beviljande av tekniska intyg och förklaringar och därtill hänförliga villkor |

- | | | |
|--|---|--|
| • Article 10a
Règles relatives aux retraits ou suspensions des certificats techniques | • Article 10a
Rules for withdrawals or suspensions of technical certificates | • Artikel 10a
Regler om återkallelse och upphävande av tekniska intyg |
| • Article 10b
Règles relatives aux évaluations et procédures | • Article 10b
Rules for assessments and procedures | • Artikel 10b
Regler om bedömningar och förfaranden |
| • Article 11
Certificats techniques et déclarations | • Article 11
Technical Certificates and Declarations | • Artikel 11
Tekniska intyg och förklaringar |
| • Article 12
Modèles uniformes | • Article 12
Uniform formats | • Artikel 12
Enhetliga förslagor |
| • Article 13
Registres | • Article 13
Registers | • Artikel 13
Register |
| • Article 14
Inscriptions et signes | • Article 14
Inscriptions and signs | • Artikel 14
Texter och tecken |
| • Article 15
Maintenance | • Article 15
Maintenance | • Artikel 15
Underhåll |
| • Article 16
Incidents, accidents et avaries graves | • Article 16
Accidents, incidents and severe damage | • Artikel 16
Tillbud, olyckor och allvarliga skador |
| • Article 17
Immobilisation et refus des véhicules | • Article 17
Immobilisation and rejection of vehicles | • Artikel 17
Rätt att stoppa och avvisa fordon |
| • Article 18
Non-respect des prescriptions | • Article 18
Non-compliance with the prescriptions | • Artikel 18
Åsidosättande av föreskrifter |
| • Article 19
Dispositions transitoires | • Article 19
Transitional dispositions | • Artikel 19
Övergångsbestämmelser |
| • Article 20
Différends | • Article 20
Disputes | • Artikel 20
Tvister |

Article premier
Champ d'application

Les présentes Règles uniformes fixent la procédure selon laquelle les véhicules ferroviaires sont admis à circuler et d'autres matériels ferroviaires à être utilisés en trafic international.

Article 2
Définitions

Aux fins des présentes Règles uniformes et de leur(s) future(s) Annexe(s), des Règles uniformes APTU et de leur(s) Annexe(s) et des prescriptions techniques uniformes (PTU) APTU, les définitions suivantes s'appliquent:

- a) "accident" désigne un événement indésirable ou non intentionnel et imprévu, ou un enchaînement particulier d'évènements de cette nature, ayant des conséquences préjudiciables; les accidents sont ventilés suivants les types ci-après: collisions, déraillements, accidents aux passages à niveau, accidents de personnes causés par le matériel roulant en marche, incendies et autres;
- b) "admission de type de construction" désigne le droit octroyé par lequel l'autorité compétente autorise un type de construction de véhicule ferroviaire comme base d'admission à l'exploitation de véhicules répondant à ce type de construction;
- c) "admission à l'exploitation" désigne le droit octroyé par lequel l'autorité compétente autorise chaque véhicule ferroviaire ou d'autres matériels ferroviaires à circuler en trafic international;
- d) "Commission d'experts techniques" désigne la Commission prévue à l'article 13, § 1, lettre f) de la Convention.

Article 1
Scope

These Uniform Rules lay down, for railway vehicles and other railway material, the procedure for the admission to circulation or use in international traffic.

Article 2
Definitions

For the purposes of these Uniform Rules and their (future) Annex(es), the APTU Uniform Rules and their Annex(es) and the APTU Uniform Technical Prescriptions (UTP) the following definitions shall apply:

- a) "accident" means an unwanted or unintended sudden event or a specific chain of such events which have harmful consequences; accidents are divided into the following categories: collisions, derailments, level-crossing accidents, accidents to persons caused by rolling stock in motion, fires and others;
- b) "admission of a type of construction" means the right, granted by which the competent authority authorises a type of construction of a railway vehicle, as a basis for the admission to operation for vehicles which correspond to that type of construction;
- c) "admission to operation" means the right granted by which the competent authority authorises each railway vehicle or other railway material to operate in international traffic;
- d) "Committee of Technical Experts" means the Committee provided for in Article 13 § 1, letter f) of the Convention.

Artikel 1
Tillämpningsområde

I dessa enhetliga rättsregler fastställs förfarandet för godkännande av järnvägsfordon och annan järnvägsmateriel för nyttjande i internationell trafik.

Artikel 2
Definitioner

I dessa enhetliga rättsregler och deras (framtida) bilagor, de enhetliga rättsreglerna APTU och annex(-en) till dem och APTU:s enhetliga tekniska föreskrifter (UTP) ska följande definitioner gälla:

- a) olycka: en oönskad eller ouppsåtlig plötslig händelse eller en viss följd av sådana händelser som får skadliga följder; olyckor indelas i följande kategorier: kollisioner, urspårningar, plankorsningsolyckor, personolyckor som orsakats av rullande materiel i rörelse, bränder och övriga olyckor,
- b) godkännande av konstruktionstyp: den rätt genom vilken den behöriga myndigheten godkänner en konstruktionstyp för ett järnvägsfordon, som grund för godkännande för drift för fordon som motsvarar denna konstruktionstyp,
- c) godkännande för drift: den rätt genom vilken den behöriga myndigheten godkänner varje järnvägsfordon eller annan järnvägsmateriel att användas i internationell trafik,
- d) tekniska expertutskottet: det utskott som avses i artikel 13 § 1 f i fördraget.

- da) "entité adjudicatrice" désigne toute entité, publique ou privée, qui commande la conception ou la construction, le renouvellement ou le réaménagement d'un sous-système. Cette entité peut être une entreprise de transport ferroviaire, un gestionnaire d'infrastructure ou un détenteur, ou bien le concessionnaire qui est chargé de la mise en oeuvre d'un du projet
- e) "Etat partie" désigne tout Etat membre de l'Organisation n'ayant pas fait, conformément à l'article 42, § 1, première phrase, de la Convention, de déclaration relative à ces Règles uniformes;
- f) "déclaration" désigne la preuve d'une évaluation effectuée en tout ou partie pour confirmer qu'un véhicule, un type de construction ou un élément de construction respecte les dispositions des Règles uniformes APTU et de ses PTU (y compris les cas spécifiques applicables et les spécifications nationales en vigueur conformément à l'article 12 des Règles uniformes APTU);
- g) "élément de construction" ou "constituant" désigne tout composant élémentaire, groupe de composants, complet ou sous-ensemble d'un équipement incorporé ou destiné à être incorporé dans un véhicule ferroviaire, dans d'autres matériels ferroviaires ou dans une infrastructure; le concept d'« élément de construction » couvre à la fois les objets matériels et immatériels tels qu'un logiciel;
- h) "entité chargée de la maintenance" (ECM) désigne l'entité chargée de la maintenance d'un véhicule, qui est inscrite en tant que telle dans le registre des véhicules prévu à l'article 13; cette définition s'applique aussi à d'autres matériels ferroviaires;
- i) "exigences essentielles" désignent toutes les conditions
- da) "contracting entity" means any entity, whether public or private, which orders the design and/or construction or the renewal or upgrading of a subsystem. This entity may be a railway undertaking, an infrastructure manager or a keeper, or the concession holder responsible for carrying out a project;
- e) "Contracting State" means a Member State of the Organisation which has not made a declaration in respect of these Uniform Rules in accordance with Article 42 § 1, first sentence of the Convention;
- f) "declaration" means the evidence of an assessment or an element of assessments carried out to confirm that a vehicle, a type of construction or an element of construction complies with the provisions of the APTU Uniform Rules and its UTP (including applicable specific cases and national requirements in force according to Article 12 of the APTU Uniform Rules);
- g) "element of construction" or "constituent" means any elementary component, group of components, complete or subassembly of equipment incorporated or intended to be incorporated into a railway vehicle, other railway material or infrastructure; the concept of an "element of construction" covers both tangible objects and intangible objects such as software;
- h) "entity in charge of maintenance" (ECM) means the entity that is in charge of the maintenance of a vehicle, and is registered as such in the vehicle register according to Article 13; this definition also applies to other railway material;
- i) "essential requirements" means all the conditions set out
- da) kontraktsenhet: varje enhet, allmän eller privat, som begär utformning och/eller konstruktion eller modernisering eller ombyggnad av ett delsystem. Denna enhet kan vara ett järnvägsföretag, en infrastruktur-förvaltare eller en innehavare, eller koncessionsinnehavaren som är ansvarig för att genomföra ett projekt,
- e) deltagande stat: en medlemsstat i organisationen som inte har avgett någon förklaring avseende dessa enhetliga rättsregler i enlighet med artikel 42 § 1 första meningen i fördraget,
- f) förklaring: bevis om hela eller en del av en bedömning som gjorts för att bekräfta att ett fordon, en konstruktionstyp eller en del av en konstruktion är i enlighet med bestämmelserna i de enhetliga rättsreglerna APTU och att dess UTP (inklusive tillämpliga specialfall och gällande nationella krav enligt artikel 12 i de enhetliga rättsreglerna APTU),
- g) konstruktionsdelar eller komponenter: varje grundläggande komponent, grupp av komponenter, underenheter eller kompletta enheter av materiel som har införlivats eller avses att införlivas i ett järnvägsfordon, annan järnvägsmateriel eller infrastruktur; begreppet "komponent" omfattar såväl materiella som immateriella föremål, t.ex. programvara,
- h) underhållsansvarig enhet (ECM): den enhet som är ansvarig för underhållet av ett fordon, och som är registrerad som sådan i det register som anges i artikel 13; denna definition gäller också annan järnvägsmateriel,
- i) väsentliga krav: alla de villkor som finns i de enhetliga rätts-

définies dans les Règles uniformes APTU qui doivent être remplies par le système ferroviaire, les sous-systèmes et les constituants d'interopérabilité, y compris les interfaces;

j) "incident" désigne tout événement autre qu'un accident ou qu'un accident grave, lié à l'exploitation de trains et affectant la sécurité de l'exploitation;

k) "gestionnaire d'infra-structure" désigne toute entreprise ou toute autorité qui gère une infrastructure ferroviaire;

l) "trafic international" désigne la circulation des véhicules ferroviaires sur des lignes ferroviaires empruntant le territoire d'au moins deux Etats parties;

m) "enquête" désigne une procédure visant à prévenir les incidents et accidents et consistant à collecter et analyser des informations, à tirer des conclusions, y compris la détermination des causes (actions, omissions, événements, conditions ou la combinaison de ces causes, ayant entraîné l'incident ou l'accident) et, le cas échéant, à formuler des recommandations en matière de sécurité;

n) "détenteur" désigne la personne ou l'entité qui, ayant la qualité de propriétaire d'un véhicule ou le droit de l'utiliser, exploite le véhicule comme moyen de transport et est inscrite en tant que telle dans le registre des véhicules prévu à l'article 13;

o) "fichier de maintenance" désigne le/les document(s) spécifiant les tâches d'inspection et de maintenance à effectuer sur un (type de) véhicule ou sur d'autres matériels ferroviaires, qui est/sont établi(s) conformément aux règles et spécifications des PTU incluant, conformément à l'article 12 des

in the APTU Uniform Rules which must be met by the rail system, the subsystems and the interoperability constituents, including interfaces;

j) "incident" means any occurrence, other than accident or serious accident, associated with the operation of trains and affecting the safety of operation;

k) "infrastructure manager" means an undertaking or an authority which manages railway infrastructure;

l) "international traffic" means the circulation of railway vehicles on railway lines over the territory of at least two Contracting States;

m) "investigation" means a process conducted for the purpose of accident and incident prevention which includes the gathering and analysis of information, the drawing of conclusions, including the determination of causes (actions, omissions, events or conditions, or a combination thereof, which led to the accident or incident) and, when appropriate, the making of safety recommendations;

n) "keeper" means the person or entity that, being the owner of a vehicle or having the right to use it, exploits the vehicle as a means of transport and is registered as such in the vehicle register referred to in Article 13;

o) "Maintenance File" means the document(s) that specify the inspections and maintenance tasks to be carried out on a (type of) vehicle or other railway material, which is set up according to the rules and specifications in the UTP including specific cases and notified national technical

reglerna i APTU, som måste uppfyllas av järnvägssystemet, delsystemen och drifts-kompatibilitetskomponenterna, inklusive gränssnitt,

j) tillbud: varje händelse, som inte utgör en olycka eller en allvarlig olycka, men som har samband med tågtrafiken och påverkar säkerheten i verksamheten,

k) infrastrukturförvaltare: ett företag eller en myndighet som förvaltar en järnvägsinfrastruktur,

l) internationell trafik: trafik med järnvägsfordon på järnvägslinjer som berör minst två deltagande staters territorier,

m) utredning: ett förfarande som utförs i syfte att förebygga tillbud och olyckor, och som omfattar insamling och analys av information, slutsatser, däribland fastställande av orsaker (handlande, underlåtenhet, händelser eller förutsättningar eller en kombination av dessa som ledde fram till tillbudet eller olyckan) och, i förekommande fall, utformning av säkerhetsrekommendationer,
n) innehavare: den person eller enhet som, i egenskap av ägare eller med nyttjanderätt, nyttjar ett fordon som transportmedel och som är registrerad som sådan i fordonsregistret som anges i artikel 13,

o) underhållsjournal: dokument som preciserar de inspektioner och underhållsarbeten som ska utföras på ett (/en typ av) fordon eller annan järnvägs-materiel, som är uppställda i enlighet med bestämmelserna och kraven i UTP:n inklusive eventuella gällande specialfall och notifierade nationella

Règles uniformes APTU, les éventuels cas spécifiques et les spécifications techniques nationales en vigueur;

p) "fichier de relevé de maintenance" désigne la documentation relative à un véhicule ou à d'autres matériels ferroviaires admis, qui contient le relevé de ses états de service ainsi que les inspections et opérations de maintenance effectuées sur ce véhicule;

q) « réseau » désigne les lignes, les gares, les terminaux et tout type d'équipement fixe, nécessaire pour assurer une exploitation sûre et continue du système ferroviaire;

r) "points ouverts" désignent les aspects techniques relatifs à des exigences essentielles qui n'ont pas été explicitement traités dans une PTU;

s) "autre matériel ferroviaire" désigne tout matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international qui n'est pas un véhicule ferroviaire;

t) « entreprise de transport ferroviaire » désigne toute entreprise à statut privé ou public

- qui est autorisée à transporter des personnes ou des marchandises par chemin de fer et qui assure la traction ou
- qui assure uniquement la traction;

u) « infrastructure ferroviaire » (ou juste « infrastructure ») désigne l'ensemble des lignes ferroviaires et installations fixes dans la mesure où elles sont nécessaires à la compatibilité avec des véhicules ferroviaires et d'autres matériels ferroviaires admis conformément aux présentes Règles uniformes et à la circulation en toute sécurité de ces véhicules et d'autres matériels ferroviaires;

requirements in force, if any, according to Article 12 of the APTU Uniform Rules;

p) "Maintenance Record File" means the documentation relating to an admitted vehicle or other railway material, which contains the record of its operating history and the inspections and maintenance operations that have been carried out on it;

q) "network" means the lines, stations, terminals, and all kinds of fixed equipment needed to ensure safe and continuous operation of the rail system;

r) "open points" means technical aspects relating to essential requirements which have not explicitly been covered in a UTP;

s) "other railway material" means any movable railway material intended to be used in international traffic not being a railway vehicle;

t) "rail transport undertaking" means a private or public undertaking

- which is authorised to carry persons or goods or
- which only ensures traction;

u) "railway infrastructure" (or just "infrastructure") means all the railway lines and fixed installations so far as these are necessary for the compatibility with and safe circulation of railway vehicles and other railway material admitted according to these Uniform Rules;

tekniska krav i enlighet med artikel 12 i de enhetliga rättsreglerna APTU,

p) journal över underhållshistorik: den dokumentation som hör till ett godkänt fordon eller annan järnvägsmateriel, som innehåller en förteckning av dess driftshistoria och de inspektioner och underhållsarbeten som utförts på det,

q) nätverk: de linjer, stationer, terminaler och all slags fasta installationer som krävs för att garantera en säker och kontinuerlig drift av järnvägssystemet,

r) öppna punkter: tekniska aspekter som hänför sig till väsentliga krav som inte uttryckligen omfattas av en UTP,

s) annan järnvägsmateriel: varje slag av järnvägsmateriel som är avsedd att nyttjas i internationell trafik och som inte är ett järnvägsfordon,

t) järnvägsföretag: ett privat eller offentligt företag

- som har tillstånd att transportera personer eller gods eller
- som enbart ansvarar för dragkraften,

u) järnvägsinfrastruktur (eller enbart infrastruktur): alla järnvägslinjer och fasta installationer så länge dessa är nödvändiga för kompatibilitet och en säker omsättning av järnvägsfordon och annan järnvägsmateriel som godkänts enligt dessa enhetliga rättsregler,

- v) « matériel ferroviaire » désigne les véhicules ferroviaires, les autres matériels ferroviaires et les infrastructures ferroviaires;
- w) «véhicule ferroviaire» désigne tout véhicule apte à circuler sur ses propres roues sur des voies ferrées avec ou sans traction;
- x) «organisation régionale» désigne une organisation telle que définie à l'article 38 de la Convention, qui possède la compétence exclusive que lui ont cédée les Etats parties
- y) «renouvellement» désigne tout travail de substitution majeur effectué sur un sous-système ou une partie de ce sous-système ne modifiant pas ses performances générales;
- ya) «RID» désigne l'Appendice C à la Convention;
- z) «accident grave» désigne toute collision de trains ou tout déraillement de train faisant au moins un mort ou au moins cinq personnes grièvement blessées ou d'importants dommages au matériel roulant, à l'infrastructure ou à l'environnement, et tout autre accident similaire ayant des conséquences évidentes sur la réglementation ou la gestion de la sécurité ferroviaire; « importants dommages » désignent des dommages qui peuvent être immédiatement estimés par l'organisme d'enquête à un total d'au moins 1,8 million de DTS;
- aa) «cas spécifique» désigne toute partie du système ferroviaire des Etats parties qui nécessite des dispositions particulières dans les PTU, temporaires ou définitives, en raison de contraintes géographiques, topographiques, d'environnement urbain ou de cohérence par rapport au système existant. Cela peut comprendre notamment les lignes et réseaux ferroviaires isolés du reste du réseau, le gabarit, l'écartement ou l'entraxe des voies, ainsi que les véhicules et d'autres matériels
- v) «railway material» means railway vehicles, other railway material and railway infrastructures;
- w) «railway vehicle» means a vehicle suitable to circulate on its own wheels on railway lines with or without traction;
- x) «regional organisation» means an organisation as defined in Article 38 of the Convention within the exclusive competence that Contracting States have ceded to it;
- y) «renewal» means any major substitution work on a subsystem or part subsystem which does not change the overall performance of the subsystem;
- ya) «RID» means Appendix C to the Convention;
- z) «serious accident» means any train collision or derailment of trains, resulting in the death of at least one person or serious injuries to five or more persons or extensive damage to rolling stock, the railway infrastructure or the environment, and any other similar accident with an obvious impact on railway safety regulation or the management of safety; «extensive damage» means damage that can immediately be assessed by the investigating body to cost at least 1.8 million SDR in total;
- aa) «specific case» means any part of the rail system of the Contracting States which needs special provisions in the UTP, either temporary or definitive, because of geographical, topographical or urban environment constraints or those affecting compatibility with the existing system. This may include in particular railway lines and networks isolated from the rest of the network, the loading gauge, the track gauge or space between the tracks as well
- v) järnvägsmateriel: järnvägsfordon, annan järnvägsmateriel och järnvägsinfrastruktur,
- w) järnvägsfordon: ett fordon som rullar på egna hjul på räls med eller utan egen dragkraft,
- x) regional organisation: en organisation, såsom den definieras i artikel 38 i fördraget, som har den exklusiva kompetens som deltagande stater överlåtit till den,
- y) modernisering: sådant större arbete för att byta ett delsystem eller en del av ett delsystem som inte ändrar delsystemets totala prestanda,
- ya) RID: bilag C till fördraget,
- z) allvarlig olycka: varje form av tågkollision eller urspårning som resulterar i att minst en person dödas eller att minst fem personer skadas allvarligt eller i omfattande skador på rullande materiel, infrastruktur eller miljön, och varje annan liknande olycka med uppenbara konsekvenser för regleringen av järnvägssäkerheten eller säkerhetshanteringen; med omfattande skador avses skador vars kostnad utredningsorganet omedelbart kan uppskatta till sammanlagt minst 1,8 miljoner SDR,
- aa) specialfall: del av deltagande staters järnvägssystem som nödvändiggör särskilda tillfälliga eller definitiva föreskrifter i UTP:erna, av skäl som hänför sig till begränsningar beroende på geografi, topografi eller stadsmiljö eller till en strävan att uppnå kompatibilitet med det befintliga systemet. Detta kan i synnerhet gälla järnvägslinjer och järnvägsnät som är isolerade från resten av nätverket, lastprofiler, spårvidd eller spåravstånd, liksom fordon och annan järnvägsmateriel som

ferroviaires exclusivement destinés à un usage local, régional ou historique, et les véhicules et d'autres matériels ferroviaires en provenance ou à destination de pays tiers;

bb) "sous-système" désigne le résultat de la division du système ferroviaire indiqué dans les PTU; ces sous-systèmes, pour lesquels des exigences essentielles doivent être définies, sont de nature structurelle ou fonctionnelle;

cc) "admission technique" désigne la procédure conduite par l'autorité compétente pour admettre un véhicule ferroviaire à circuler et d'autres matériels ferroviaires à être utilisés en trafic international ou pour admettre le type de construction;

dd) "certificat technique" désigne la preuve officielle du succès d'une admission technique sous la forme d'un certificat de type de conception ou d'un certificat d'exploitation valides;

ee) "fichier technique" désigne la documentation relative au véhicule ou à un autre matériel ferroviaire, contenant toutes ses caractéristiques techniques (caractéristiques du type), y compris un manuel d'utilisation et les caractéristiques nécessaires à l'identification de l'objet/des objets concerné(s);

eea) "STI" désignent les spécifications techniques d'interopérabilité adoptées en vertu des directives 96/48/CE, 2001/16/CE et 2008/57/CE, qui couvrent chaque sous-système ou chaque partie de sous-système afin de répondre aux exigences essentielles et de garantir l'interopérabilité du système ferroviaire;

ff) "type de construction" désigne les caractéristiques de conception de base du véhicule ferroviaire ou d'autres matériels ferroviaires telles que couvertes par un certificat

as vehicles and other railway material strictly intended for local, regional or historical use, and vehicles and other railway material originating from or destined for third countries;

bb) "subsystems" means the result of the division of the rail system, as shown in the UTP; these subsystems, for which essential requirements must be laid down, may be structural or functional;

cc) "technical admission" means the procedure carried out by the competent authority to authorise a railway vehicle or other railway material to operate in international traffic or to authorise the type of construction;

dd) "technical certificate" means the official evidence of a successful technical admission in the form of a valid Design Type Certificate or a valid Certificate to Operation;

ee) "Technical File" means the documentation relating to the vehicle or other railway material containing all its (the type's) technical characteristics, including a user manual and the characteristics necessary to identify the object(s) concerned;

eea) "TSI" means Technical Specification for Interoperability adopted in accordance with Directives 96/48/EC, 2001/16/EC and 2008/57/EC by which each subsystem or part of a subsystem is covered in order to meet the essential requirements and ensure the interoperability of the rail system;

ff) "type of construction" means the basic design characteristics of the railway vehicle or other railway material as covered by a single type examination certificate described

endast är avsedd för lokal, regional eller historisk användning samt fordon och annan järnvägsmateriel på väg till eller från tredjeländer,

bb) delsystem: resultatet av uppdelningen av järnvägssystemet, såsom det framgår i UTP:erna; dessa delsystem, som måste omfattas av väsentliga krav, kan vara strukturella eller funktionella,

cc) tekniskt godkännande: det förfarande som den behöriga myndigheten tillämpar för att godkänna järnvägsfordon och annan järnvägsmateriel för nyttjande i internationell trafik eller för att godkänna konstruktions-

typen, dd) tekniskt intyg: det officiella beviset på ett lyckat tekniskt godkännande i form av ett giltigt konstruktionstypsintyg eller ett driftsintyg,

ee) tekniskt underlag: den dokumentation som hänförs till fordonet eller till annan järnvägsmateriel och som innehåller all (typens) tekniska karakteristika, inklusive en användarmanual och de kännetecken som är nödvändiga för att identifiera de berörda föremålen,

eea) TSD: Teknisk Specifikation för Driftskompatibilitet som antagits i enlighet med direktiven 96/48/EG, 2001/16/EG och 2008/57/EG genom vilka varje delsystem eller del av ett delsystem omfattas för att uppnå de väsentliga kraven och garantera driftskompatibiliteten i järnvägssystemet,

ff) konstruktionstyp: de grundläggande konstruktionskännetecknen på ett järnvägsfordon eller på annan järnvägsmateriel som omfattas av ett enda

d'examen unique décrit dans le module d'évaluation SB des PTU; gg) "réaménagement" désigne tout travail de modification majeur effectué sur un sous-système ou une partie de ce sous-système, qui améliore ses performances générales.

Article 3

Admission au trafic international

§ 1 Pour circuler en trafic international, chaque véhicule ferroviaire doit être admis conformément aux présentes Règles uniformes.

§ 2 L'admission technique a pour but de vérifier que les véhicules ferroviaires répondent aux:

- a) prescriptions de construction contenues dans les PTU,
- b) prescriptions de construction et d'équipement contenues dans le RID,
- c) conditions particulières d'admission selon l'article 7a.

§ 3 Les §§ 1 et 2 ainsi que les articles suivants s'appliquent par analogie à l'admission technique d'autres matériels ferroviaires et aux éléments de construction soit de véhicules soit d'autres matériels ferroviaires.

Article 3a

Interaction avec d'autres accords internationaux

§ 1 Les véhicules ferroviaires et d'autres matériels ferroviaires mis en service conformément à la législation de la Communauté européenne (CE) applicable et à la législation nationale correspondante, sont considérés comme admis à l'exploitation par tous les Etats parties conformément aux présentes

in assessment module SB of the UTP;

gg) "upgrading" means any major modification work on a subsystem or part subsystem which improves the overall performance of the subsystem.

Article 3

Admission to international traffic

§ 1 Each railway vehicle must, for circulation in international traffic, be admitted in accordance with these Uniform Rules.

§ 2 The technical admission shall have the aim of ascertaining whether the railway vehicles satisfy

- a) the construction prescriptions contained in the UTP,
- b) the construction and equipment prescriptions contained in RID,
- c) the special conditions of an admission under Article 7a.

§ 3 §§ 1 and 2 as well as the following articles shall apply mutatis mutandis to the technical admission of other railway material and of elements of construction either of vehicles or of other railway material.

Article 3a

Interaction with other international agreements

§ 1 Railway vehicles and other railway material which have been placed in service according to applicable European Community (EC) and corresponding national legislation shall be deemed as admitted to operation by all Contracting States according to these Uniform Rules

undersökningsintyg, beskrivet i bedömningsmodulen SB i UTP:n, gg) ombyggnad: sådant större arbete för att ändra ett delsystem eller del av ett delsystem som förbättrar delsystemets totala prestanda.

Artikel 3

Godkännande för internationell trafik

§ 1 Varje järnvägsfordon måste för att få nyttjas i internationell trafik vara godkänt i enlighet med dessa enhetliga rättsregler.

§ 2 Det tekniska godkännandet ska ha till ändamål att kontrollera att järnvägsfordonen uppfyller

- a) konstruktionsföreskrifterna i UTP:n,
- b) konstruktions- och utrustningsföreskrifterna i RID,
- c) de särskilda villkoren för godkännande enligt artikel 7a.

§ 3 Vad som sägs i §§ 1 och 2 samt följande artiklar ska också tillämpas på tekniskt godkännande av annan järnvägsmateriel och på komponenter till fordon eller annan järnvägsmateriel.

Artikel 3a

Interaktion med andra internationella instrument

§ 1 Järnvägsfordon och annan järnvägsmateriel som har satts i användning av tillämplig lagstiftning från den Europeiska gemenskapen (EG) och motsvarande nationell lagstiftning ska anses godkända för användning av alla deltagande stater i enlighet med dessa enhetliga rättsregler

Règles uniformes

a) en cas d'équivalence pleine et entière entre les dispositions des STI applicables et les PTU correspondantes, et

b) à condition que la panoplie des STI applicables, en vertu desquelles le véhicule ferroviaire ou d'autres matériels ferroviaires ont été autorisés, couvrent l'ensemble des aspects des sous-systèmes concernés qui font partie du véhicule et

c) à condition que ces STI ne contiennent aucun point ouvert relatif à la compatibilité technique avec l'infrastructure et

d) à condition que le véhicule ou d'autres matériels ferroviaires ne fassent pas l'objet d'une dérogation.

Si ces conditions ne sont pas remplies, le véhicule ou l'autre matériel ferroviaire est régi par l'article 6, § 4.

§ 2 Les véhicules ferroviaires et d'autres matériels ferroviaires ayant été admis à l'exploitation conformément aux présentes Règles uniformes, sont considérés comme mis en service dans les Etats membres de la Communauté européenne et dans les Etats appliquant la législation communautaire par suite d'accords internationaux conclus avec la Communauté européenne

a) en cas d'équivalence pleine et entière entre les dispositions des PTU applicables et les STI correspondantes et

b) à condition que la panoplie des PTU applicables, en vertu desquelles le véhicule ferroviaire ou d'autres matériels ferroviaires ont été autorisés, couvrent l'ensemble des aspects des sous-systèmes concernés qui font partie du véhicule et

c) à condition que ces PTU ne contiennent aucun point ouvert

a) in the case of full equivalence between the provisions in the applicable TSIs and the corresponding UTP and

b) provided the set of applicable TSIs, against which the railway vehicle or other railway material was authorised, cover all aspects of the relevant subsystems that are part of the vehicle and

c) provided these TSIs do not contain open points related to the technical compatibility with infrastructure and

d) provided the vehicle or other railway material is not subject to a derogation.

If these conditions are not fulfilled, the vehicle or other railway material shall be subject to Article 6 § 4.

§ 2 Railway vehicles and other railway material which have been admitted to operation according to these Uniform Rules shall be deemed as placed in service in the Member States of the European Community and in the States which apply Community legislation as a result of international agreements with the European Community in the case of

a) full equivalence between the provisions in the applicable UTP and the corresponding TSIs and

b) provided the set of applicable UTP against which the railway vehicle or other railway material was authorised covers all aspects of the relevant subsystems that are part of the vehicle and

c) provided these UTP do not contain open points related to

a) vid full överensstämmelse mellan bestämmelserna i den tillämpliga TSD:n och den motsvarande UTP:n och

b) under förutsättning att de tillämpliga TSD:erna, i enlighet med vilken eller vilka järnvägsfordonet eller den andra järnvägsmaterielen godkändes, omfattar alla aspekter av det aktuella delsystemet som är en del av fordonet och

c) under förutsättning att dessa TSD:er inte innehåller öppna punkter som hänför sig till den tekniska kompatibiliteten med infrastrukturen och

d) under förutsättning att fordonet eller den andra järnvägsmaterielen inte är föremål för ett undantag.

Om dessa villkor inte är uppfyllda ska artikel 6 § 4 tillämpas på fordonet eller den andra järnvägsmaterielen.

§ 2 Järnvägsfordon och annan järnvägsmateriel som har godkänts enligt dessa enhetliga rättsregler ska anses som godkända för ibruktagande i Europeiska gemenskapens medlemsstater samt de stater som tillämpar gemenskapsrätt som en följd av ett internationellt avtal med Europeiska gemenskapen

a) vid full överensstämmelse mellan bestämmelserna i den tillämpliga UTP:n och den motsvarande TSD:n och

b) under förutsättning att de tillämpliga UTP:erna i enlighet med vilken eller vilka järnvägsfordonet eller den andra järnvägsmaterielen godkändes, omfattar alla aspekter av det aktuella delsystemet som är en del av fordonet och

c) under förutsättning att dessa UTP:er inte innehåller öppna

relatif à la compatibilité technique avec l'infrastructure, et

d) à condition que le véhicule ou d'autres matériels ferroviaires ne fassent pas l'objet d'une dérogation.

Si ces conditions ne sont pas remplies, le véhicule ou le matériel ferroviaire sera soumis à autorisation conformément au droit applicable dans les Etats membres de la Communauté européenne et dans les Etats appliquant la législation communautaire par suite d'accords internationaux conclus avec la Communauté européenne.

§ 3 L'admission à l'exploitation, la circulation et la maintenance des véhicules ferroviaires et d'autres matériels ferroviaires utilisés dans les Etats membre de la Communauté européenne, sont régies par les législations communautaire et nationale applicables. Cette disposition est également applicable aux Etats parties appliquant la législation de la Communauté européenne pertinente par suite d'accords internationaux conclus avec celle-ci.

§ 4 Les §§ 1 à 2 s'appliquent par analogie aux admissions/autorisation des types de véhicules.

§ 5 Une entité chargée de la maintenance (ECM) d'un wagon de marchandises, certifiée conformément à l'article 15, § 2, est réputée certifiée conformément à la législation de la Communauté européenne applicable et à la législation nationale correspondante et inversement, en cas d'équivalence pleine et entière entre le système de certification adopté en vertu de l'article 14a (5) de la directive 2004/49/CE

the technical compatibility with infrastructure and

d) provided the vehicle or other railway material is not subject to a derogation.

If these conditions are not fulfilled, the vehicle or other railway material shall be subject to authorisation according to the law applicable in the Member States of the European Community and in the States which apply Community legislation as a result of international agreements with the European Community.

§ 3 The admission to operation, the operation and the maintenance of railway vehicles and other railway material being used only in Member States of the European Community are regulated by the applicable Community and national legislation. This provision is also applicable to Contracting States which apply relevant European Community legislation as a result of international agreements with the European Community.

§ 4 §§ 1 to 2 apply mutatis mutandis to admissions / authorisations of vehicle types.

§ 5 An entity in charge of maintenance (ECM) for a freight wagon, certified according to Article 15 § 2, shall be deemed as certified according to applicable European Community and corresponding national legislation and vice versa in the case of full equivalence between the certification system adopted under Article 14a (5) of the EC Railway Safety Directive 2004/49/EC and rules adopted by the Committee

punkter som hänför sig till den tekniska kompatibiliteten med infrastrukturen och

d) under förutsättning att fordonet eller den andra järnvägsmaterielen inte är föremål för ett undantag.

Om dessa villkor inte är uppfyllda ska fordonet eller den andra järnvägsmaterielen godkännas i enlighet med gällande lag i Europeiska gemenskapens medlemsstater samt de stater som tillämpar gemenskapsrätt som en följd av ett internationellt avtal med Europeiska gemenskapen.

§ 3 Godkännandet för drift, driften och underhållet av järnvägsfordon och annan järnvägsmateriel som används enbart i Europeiska gemenskapen regleras av tillämplig gemenskapsrätt och nationell rätt. Denna bestämmelse tillämpas också på deltagande stater som tillämpar gemenskapsrätt som en följd av ett internationellt avtal med Europeiska gemenskapen.

§ 4 1–2 §§ tillämpas också på godkännande/auktorisering av fordonstyper.

§ 5 En underhållsansvarig enhet (ECM) för en godsvagn som certifierats i enlighet med artikel 15 § 2 ska anses som certifierad i enlighet med tillämplig gemenskapsrätt och nationell rätt och vice versa vid full överensstämmelse mellan certifieringsystemen som antagits genom artikel 14a(5) i Europeiska Järnvägssäkerhetsdirektivet 2004/49/EG och de regler som antagits av tekniska expert-

concernant la sécurité des chemins de fer communautaires et les règles adoptées par la Commission d'experts techniques conformément à l'article 15, § 2.

of Technical Experts according to Article 15 § 2.

utskottet enligt artikel 15 § 2.

Article 4
Procédure

§ 1 L'admission technique d'un véhicule s'effectue:

- a) soit, en une seule étape, en octroyant l'admission à l'exploitation à un véhicule individuel donné,
- b) soit, en deux étapes successives, en octroyant
 1. l'admission de type de construction à un type de construction donné,
 2. puis l'admission à l'exploitation aux véhicules individuels répondant à ce type de construction par une procédure simplifiée de confirmation de l'appartenance à ce type.

§ 2 Les évaluations de la conformité d'un véhicule ou d'un élément de construction aux dispositions des PTU, sur lesquelles l'admission est fondée, peuvent être scindées en modules d'évaluation, chacun attesté par une déclaration. Les modules d'évaluation et le modèle de la déclaration sont définis par la Commission d'experts techniques..

§ 3 Les procédures d'admission technique de l'infrastructure ferroviaire sont régies par les dispositions en vigueur dans l'Etat partie en question.

Article 5
Autorité compétente

§ 1 L'admission technique relève de l'autorité nationale ou internationale compétente en la

Article 4
Procedure

§ 1 Technical admission of a vehicle shall be carried out

- a) either in a single stage by the granting of admission to operation to a given individual vehicle,
- b) or, in two successive stages, by the granting
 1. of admission of a type of construction to a given type of construction,
 2. subsequently an admission to operation to individual vehicles corresponding to this type of construction by a simplified procedure verifying that they are of this type.

§ 2 The assessments of the conformity of a vehicle or an element of construction with the provisions of the UTP on which the admission is based may be divided into assessment elements each evidenced by a declaration. The assessment elements and the format of the declaration shall be defined by the Committee of Technical Experts.

§ 3 The procedures for the technical admission of railway infrastructure are subject to the provisions in force in the Contracting State in question.

Article 5
Competent authority

§ 1 The technical admission shall be the task of the national or international authority

Artikel 4
Förfarande

§ 1 Tekniskt godkännande av ett fordon ska ske

- a) antingen i ett enda steg, genom att bevilja ett visst enskilt fordon godkännande för drift,
- b) eller i två successiva steg, genom att
 1. bevilja en viss konstruktionstyp godkännande av konstruktionstyp,
 2. och därefter bevilja enskilda fordon som motsvarar denna konstruktionstyp godkännande för drift genom ett förenklat förfarande som bekräftar att de tillhör denna typ.

§ 2 Bedömningarna av ett fordon eller en beståndsdel överensstämme med bestämmelserna i den UTP på vilken godkännandet grundar sig kan delas upp i bedömningsmoment som vart och ett atteras av en förklaring. Bedömningsmomenten och förklaringens utformning ska bestämmas av tekniska expertutskottet.

§ 3 Gällande bestämmelser i den aktuella deltagande staten ska tillämpas på förfarandet för tekniskt godkännande av järnvägsinfrastruktur.

Artikel 5
Behörig myndighet

§ 1 Det tekniska godkännandet ska åligga den nationella eller internationella myndighet som

matière conformément aux lois et prescriptions en vigueur dans chaque Etat partie.

§ 2 Les autorités prévues au § 1 peuvent transférer ou transfèrent, conformément aux dispositions en vigueur dans leur Etat, en tout ou partie à des organismes reconnus aptes ayant leur siège dans leur Etat, la compétence d'effectuer des évaluations, y compris d'établir les déclarations correspondantes.

The transfer of competence to
a) une entreprise de transport ferroviaire,
b) un gestionnaire d'infrastructure,
c) un détenteur,
d) une entité chargée de la maintenance (ECM),
e) un concepteur ou constructeur de matériel ferroviaire participant directement ou indirectement à la construction de matériels ferroviaires,
y compris les filiales des précédentes entités, est prohibé.

§ 3 Pour être reconnus aptes, les organismes mentionnés au § 2 doivent remplir les conditions suivantes:

a) l'organisme doit être indépendant dans son organisation, sa structure juridique, et sa prise de décision de toute entreprise ferroviaire, gestionnaire d'infrastructure, demandeur ou entité de passation de marchés; son directeur et le personnel responsable de la réalisation des évaluations ou de l'établissement des certificats et déclarations ne doivent pas se retrouver impliqués, que ce soit directement ou en tant que représentants habilités, dans la conception, la fabrication, la construction ou la maintenance des constituants, des véhicules ou

competent in the matter in accordance with the laws and prescriptions in force in each Contracting State.

§ 2 The authorities referred to in § 1 may or, according to the provisions in force in their State, shall transfer to bodies with residence in their State recognised as suitable, competence to carry out assessments as a whole or partly, including the issuing of the corresponding declarations.

The transfer of competence to
a) a rail transport undertaking,
b) an infrastructure manager,
c) a keeper,
d) an entity in charge of maintenance (ECM),
e) a designer or manufacturer of railway material participating directly or indirectly in the manufacture of railway material,
including subsidiaries of the foregoing entities shall be prohibited.

§ 3 In order to be recognised as suitable the bodies mentioned in § 2 must fulfil the following conditions:

a) The body must be independent in its organisation, legal structure and decision making from any railway undertaking, infrastructure manager, applicant and procurement entity; its Director and the staff responsible for carrying out the assessments or issuing certificates and declarations may not become involved, either directly or as authorised representatives, in the design, manufacture, construction or maintenance of the constituents, vehicles or railway material or in the use thereof. This does not exclude the possibility of an exchange of technical information

är behörig på området enligt gällande lagar och bestämmelser i varje deltagande stat.

§ 2 De myndigheter som avses i § 1 får eller, beroende på tillämpliga bestämmelser i staten, ska överlåta befogenheten att helt eller delvis genomföra förfarandet för bedömning av överensstämmelse, inklusive utfärdandet av motsvarande förklaringar, på erkända organ som anses lämpliga.

Överlåtelse av befogenhet till
a) ett järnvägsföretag,
b) en infrastrukturförvaltare,
c) en innehavare,
d) en underhållsansvarig enhet (ECM),
e) en konstruktör eller tillverkare av järnvägsmateriel som direkt eller indirekt deltar i tillverkning av järnvägsmateriel,
inklusive dotterbolag till nämnda enheter ska vara förbjudet.

§ 3 För att ett organ som anges i § 2 ska erkännas måste följande villkor vara uppfyllda:

a) Organet måste vara oberoende från varje järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare, sökande och upphandlingsenhet i sin organisation, legala struktur och beslutsordning; dess direktör och personal ansvarig för att utföra bedömningar eller utfärda intyg, får inte bli direkt eller såsom auktoriserade representanter involverade i design, tillverkning, konstruktion eller underhåll av komponenter, fordon eller järnvägsmateriel eller i användningen av dessa. Detta utesluter inte möjligheten till ett utbyte av teknisk information mellan tillverkare eller konstruktör och

des matériels ferroviaires ou dans l'utilisation de ces derniers. Ceci n'exclut pas pour autant la possibilité d'un échange d'informations techniques entre le fabricant ou constructeur et ledit organisme.

b) L'organisme et le personnel responsable des évaluations effectuent les évaluations avec la plus grande intégrité professionnelle et la plus grande compétence technique possible et ne doivent faire l'objet ni de pressions, ni d'incitations, en particulier de nature financière, qui pourraient affecter leur jugement ou les résultats de leur inspection, en particulier de la part de personnes ou de groupes de personnes affectés par les résultats des évaluations.

c) En particulier, l'organisme et le personnel responsable des évaluations sont indépendants, sur le plan fonctionnel, des organismes chargés des enquêtes en cas d'accidents.

d) L'organisme emploie le personnel et possède les moyens nécessaires pour pouvoir exécuter de manière appropriée les tâches technico-administratives liées aux évaluations; il doit avoir également accès à l'équipement requis pour des évaluations exceptionnelles.

e) Le personnel responsable des évaluations possède

- une formation technique et professionnelle appropriée,
- une connaissance satisfaisante des exigences relatives aux évaluations qu'il effectue et une pratique suffisante de ces évaluations et

- l'aptitude à établir les certificats, comptes rendus et rapports constituant le compte-rendu formel des évaluations conduites.

f) L'indépendance du personnel responsable des évaluations est garantie. Aucun agent ne peut être

between the manufacturer or constructor and that body.

b) The body and the staff responsible for the assessments shall carry out the assessments with the greatest possible professional integrity and the greatest possible technical competence and shall be free of any pressure and incentive, in particular of a financial nature, which could affect their judgement or the results of their inspection, in particular from persons or groups of persons affected by the results of the assessments.

c) In particular, the body and the staff responsible for the assessments shall be functionally independent of the bodies in charge of investigations in the event of accidents.

d) The body shall employ staff and possess the means required to perform adequately the technical and administrative tasks linked to the assessments; it shall also have access to the equipment needed for exceptional assessments.

e) The staff responsible for the assessments shall possess

- proper technical and vocational training,
- satisfactory knowledge of the requirements relating to the assessments that they carry out and sufficient practice in those assessments and

- the ability to draw up the certificates, records and reports which constitute the formal record of the assessments conducted.

f) The independence of the staff responsible for the assessments shall be guaranteed. No official

det organet.

b) Organet och personalen som är ansvarig för bedömningarna ska utföra bedömningarna med största möjliga yrkesmässiga integritet och största möjliga tekniska kompetens och ska vara fri från varje påtryckning eller incitament, i synnerhet av finansiellt slag, som skulle kunna påverka deras omdöme eller resultatet av deras undersökning, särskilt från sådana personer eller grupper av personer som påverkas av bedömningsresultatet.

c) Organet och personalen som är ansvarig för bedömningarna ska i synnerhet vara funktionellt oberoende av de organ som ansvarar för utredningarna vid olyckor.

d) Organet ska anställa den personal och ha de medel som krävs för att på ett adekvat sätt utföra de tekniska och administrativa uppgifter som är förenade med bedömningarna; det ska också ha tillgång till den utrustning som krävs för särskilda bedömningar.

e) Personalen ansvarig för bedömningarna ska ha

- lämplig teknisk och yrkesmässig utbildning,
- tillfredsställande kunskap om de krav som hänför sig till bedömningarna som de utför och tillräcklig praktisk övning i hur man utför dessa bedömningar och

- förmåga att utarbeta de intyg, förteckningar och rapporter som utgör det formella dokumentet för den utförda bedömningen.

f) Den personal som är ansvarig för bedömningarna ska garanteras oberoende. Ingen tjänsteman får

rémunéré sur la base du nombre d'évaluations effectuées ou des résultats de ces évaluations.

g) L'organisme souscrit une assurance de responsabilité civile, à moins que ladite responsabilité ne soit couverte par l'Etat en vertu de la législation nationale ou à moins que les évaluations ne soient effectuées directement par l'Etat partie.

h) Le personnel de l'organisme est lié par le secret professionnel concernant tout ce qui vient à sa connaissance dans l'exercice de ses fonctions (à l'exception des autorités administratives compétentes dans l'Etat dans lequel elles exercent ces activités) conformément aux présentes Règles uniformes ou toute exigence légale et/ou réglementations de l'Etat partie, y compris, au besoin, la législation de la Communauté européenne.

§ 4 Les dispositions du § 3 s'appliquent par analogie aux autorités effectuant l'admission technique.

§ 5 Un Etat partie veille, par notification ou, au besoin, par les moyens prévus dans le droit communautaire ou dans le droit des Etats appliquant le droit communautaire par suite d'accords internationaux conclus avec la Communauté européenne, à ce que le Secrétaire général soit informé des organismes responsables de la réalisation des évaluations, vérifications et homologations, en indiquant le domaine de responsabilité de chacun d'eux. Le Secrétaire général publie et tient à jour une liste des organismes, de leur numéro d'identification et de leurs domaines de responsabilité.

must be remunerated on the basis of the number of assessments performed or of the results of those assessments.

g) The body shall procure civil liability insurance unless that liability is covered by the State under national law or unless the assessments are carried out directly by that Contracting State.

h) The staff of the body shall be bound by professional secrecy with regard to everything they learn in the performance of their duties (with the exception of the competent administrative authorities in the State where they perform those activities) in pursuance of these Uniform Rules or any legal requirement and/or regulations of the Contracting State, including, where appropriate, the law of the European Community.

§ 4 The requirements of § 3 shall apply mutatis mutandis to the authorities carrying out technical admission.

§ 5 A Contracting State shall ensure, by notification or where appropriate by the means provided for in the law of the European Community or in the law of the States which apply Community legislation as a result of international agreements with the European Community, that the Secretary General is informed of the bodies responsible for carrying out the assessments, verifications and approvals, indicating each body's area of responsibility. The Secretary General shall publish a list of bodies, their identification numbers and areas of responsibility, and shall keep the list updated.

ersättas på grundval av antalet utförda bedömningar eller för resultatet av dessa bedömningar.

g) Organet ska skaffa en ansvarsförsäkring, om inte ansvaret täcks av staten enligt nationell rätt eller bedömningarna utförs direkt av den deltagande staten.

h) Organets personal lyder under sekretess vad avser allt den får reda på under utförandet av sina uppgifter (med undantag för de behöriga administrativa myndigheterna i den stat där uppgifterna utförs) i enlighet med dessa enhetliga rättsregler eller varje annat rättsligt krav och/eller bestämmelser i den deltagande staten, vilket inkluderar, när det är tillämpligt, gemenskapsrätten.

§ 4 Reglerna i § 3 ska tillämpas också på de myndigheter som utfärdar tekniskt godkännande.

§ 5 En deltagande stat ska se till att generalsekreteraren informeras om de organ som är ansvariga för bedömningarna, kontrollerna och godkännandena, antingen genom notifiering eller, om det är tillämpligt, på det sätt gemenskapsrätten eller lagen i de stater som tillämpar gemenskapsrätt som en följd av ett internationellt avtal med Europeiska gemenskapen föreskriver. Varje organs ansvarsområde ska anges. Generalsekreteraren ska publicera en lista över organen, deras identifikationsnummer och ansvarsområde, samt ska hålla listan uppdaterad.

§ 6 Tout Etat partie garantit la surveillance adéquate des organismes mentionnés au § 2 et retire sa compétence à tout organisme ne remplissant plus les critères prévus au § 3, auquel cas il en informe sans délai le Secrétaire général.

§ 7 Un Etat partie qui considère qu'une autorité d'évaluation ou d'homologation d'un autre Etat partie, ou qu'un organisme auquel il a transféré sa compétence, ne remplit pas les critères énoncés au § 3, peut porter l'affaire devant la Commission d'experts techniques qui, dans les quatre mois, informe l'Etat partie en question des changements de toutes natures auxquels il conviendra de procéder pour que l'organisme conserve le statut qui lui a été conféré. En relation avec ce qui précède, la Commission d'experts techniques peut décider d'ordonner à l'Etat partie de suspendre ou de retirer les homologations délivrées sur la base des travaux effectués par l'organisme ou l'autorité en question.

Article 6
Validité des certificats techniques

§ 1 Les certificats techniques délivrés par l'autorité compétente d'un Etat partie conformément aux présentes Règles uniformes sont valides dans tous les autres Etats parties. Toutefois, la circulation et l'utilisation sur le territoire de ces autres Etats sont régies par les conditions spécifiées dans le présent article.

§ 2 Une admission à l'exploitation permet aux entreprises de transport ferroviaire d'exploiter un véhicule uniquement sur les infrastructures compatibles avec ce véhicule conformément à ses spécifications et aux autres

§ 6 A Contracting State shall ensure the consistent supervision of the bodies indicated in § 2 and shall withdraw the competence from a body which no longer meets the criteria referred to in § 3, in which case it shall immediately inform the Secretary General thereof.

§ 7 Should a Contracting State consider that an assessing or approving authority of another Contracting State, or a body having competence transferred from it, does not meet the criteria of § 3, the matter shall be transferred to the Committee of Technical Experts which, within four months, shall inform the Contracting State in question of any changes that are necessary for the body to retain the status conferred upon it. In relation to this, the Committee of Technical Experts may decide to instruct the Contracting State to suspend or withdraw approvals made on the basis of work done by the body or by the authority in question.

Article 6
Validity of technical certificates

§ 1 Technical certificates issued by the competent authority of a Contracting State in accordance with these Uniform Rules, shall be valid in all the other Contracting States. However the circulation and use on the territories of those other States shall be subject to the conditions specified in this Article.

§ 2 An admission to operation allows the rail transport undertakings to operate a vehicle only on infrastructures compatible with the vehicle according to its specifications and other conditions of the

§ 6 Varje deltagande stat ska se till att utöva tillsyn över organen som anges i § 2 och för det fall ett organ inte uppfyller kraven i § 3 återkalla befogenheten från det organet. I ett sådant fall ska staten omedelbart underrätta generalsekreteraren om detta.

§ 7 Om en deltagande stat skulle anse att en bedömnings- eller godkännandemyndighet i en annan deltagande stat, eller ett organ som har fått sin befogenhet från det, inte uppfyller kraven i § 3 ska frågan läggas fram i tekniska expertutskottet som, inom fyra månader, ska underrätta den aktuella deltagande staten om vilka ändringar på organet som är nödvändiga för att det ska behålla sin status. I samband härmed får tekniska expertutskottet besluta att beordra den deltagande staten att tills vidare upphäva eller återkalla godkännanden som grundar sig på arbete utfört av organet eller myndigheten i fråga.

Artikel 6
Tekniska intygs giltighet

§ 1 Tekniska intyg som utfärdats i enlighet med dessa enhetliga rättsregler av den behöriga myndigheten i en deltagande stat, ska vara giltiga i alla övriga deltagande stater. Spridningen och användningen på dessa staters territorium ska dock vara underställda de villkor som anges i denna artikel.

§ 2 Ett godkännande för drift tillåter endast järnvägsföretaget att nyttja fordonet på infrastruktur som är kompatibel med fordonet i enlighet med fordonets specifikationer och andra krav i godkännandet; det

conditions d'admission; il incombe à l'entreprise de transport ferroviaire de s'en assurer.

§ 3 Sans préjudice de l'article 3a, une admission à l'exploitation délivrée pour un véhicule conforme à l'ensemble des PTU applicables permet à ce véhicule de circuler librement sur le territoire d'autres Etats parties à condition que

a) toutes les exigences essentielles soient couvertes dans ces PTU et
b) le véhicule ne soit pas sujet à
- un cas spécifique ou
- des points ouverts relatifs à la compatibilité technique avec l'infrastructure ou
- une dérogation.

Les conditions de libre circulation peuvent être également spécifiées dans les PTU concernées.

§ 4 a) Si, dans un Etat partie, une admission à l'exploitation a été délivrée pour un véhicule qui

- est sujet à un cas spécifique, à un point ouvert relatif à la compatibilité technique avec l'infrastructure ou à une dérogation, ou
- n'est pas conforme aux PTU relatives au matériel roulant et à toutes autres dispositions pertinentes, ou
b) si toutes les exigences essentielles ne sont pas couvertes dans les PTU,

les autorités compétentes des autres Etats peuvent demander au demandeur de leur fournir des informations techniques additionnelles telles qu'une analyse de risque ou des tests du véhicule avant de lui octroyer une admission à l'exploitation complémentaire.

Pour la partie du véhicule conforme à une PTU ou à une partie d'une PTU, les autorités compétentes doivent accepter les

admission; it is the responsibility of the rail transport undertaking to ensure this.

§ 3 Without prejudice to Article 3a an admission to operation issued for a vehicle which is in conformity with all applicable UTP shall permit the vehicle free circulation on the territories of other Contracting States provided that

a) all essential requirements are covered in these UTP and
b) the vehicle is not subject to
- a specific case or
- open points that are related to technical compatibility with the infrastructure or
- a derogation.

The conditions for the free circulation may also be specified in the relevant UTP.

§ 4 a) Where in a Contracting State an admission to operation has been issued for a vehicle which is

- subject to a specific case, an open point which is related to the technical compatibility with the infrastructure or a derogation, or
- not in conformity with the UTP on rolling stock and all other relevant provisions, or

b) where not all essential requirements are covered in the UTP,

the competent authorities of the other States may ask the applicant for additional technical information such as risk analysis and/or vehicle tests before granting a complementary admission to operation.

For the part of the vehicle which is compliant with a UTP or part of it, the competent authorities have to accept verifications that have been made by other competent authorities according

är järnvägsföretagets ansvar att tillse detta.

§ 3 Utan tillämpning av artikel 3a, ska ett godkännande för drift som utfärdats för ett fordon som är i överensstämmelse med den tillämpliga UTP:n innebära att fordonet tillåts att fritt röra sig på andra deltagande staters territorium under förutsättning att

a) alla väsentliga krav är uppfyllda i dessa UTP:er och
b) fordonet inte är föremål för
- ett specialfall eller
- öppna punkter som hänför sig till den tekniska kompatibiliteten med infrastrukturen eller
- ett undantag.

Villkor för den fria rörligheten kan också vara specificerade i den relevanta UTP:n.

§ 4 a) Om det i en deltagande stat har utfärdats ett godkännande för drift för ett fordon som är

- föremål för ett specialfall, en öppen punkt som hänför sig till den tekniska kompatibiliteten med infrastrukturen eller ett undantag eller
- inte i överensstämmelse med UTP:n om rullande materiel och alla andra relevanta bestämmelser eller
b) om inte alla väsentliga krav är täckta av UTP:n,

kan de behöriga myndigheterna i andra stater fråga sökanden om ytterligare teknisk information, såsom riskanalys och/eller fordonstest innan de beviljar ett kompletterande godkännande för drift.

För den del av fordonet som är i enlighet med en UTP eller delar av en sådan, måste den behöriga myndigheten acceptera de kontroller som

vérifications effectuées par d'autres autorités compétentes conformément aux PTU. Pour l'autre partie du véhicule, les autorités compétentes doivent prendre pleinement en compte le tableau d'équivalence prévu à l'article 13 des Règles uniformes APTU.

The respect

a) de dispositions identiques et de dispositions déclarées équivalentes,

b) de dispositions qui ne sont pas liées à un cas spécifique et

c) de dispositions qui ne sont pas liées à la compatibilité technique avec l'infrastructure,

ne fait pas l'objet d'une nouvelle évaluation.

§ 5 Les §§ 2 à 4 s'appliquent par analogie à une admission de type de construction.

Article 6a
Reconnaissance de la
documentation procédurale

§ 1 Les évaluations, déclarations et autre documentation réalisées conformément aux présentes Règles uniformes sont reconnues comme preuves réfutables par les autorités et organismes compétents, les entreprises de transport ferroviaire, les détenteurs et les gestionnaires d'infrastructure dans tous les Etats parties.

§ 2 Si une exigence ou une disposition a été reconnue équivalente conformément à l'article 13 des Règles uniformes APTU, les évaluations et tests associés qui ont été déjà effectués et documentés, ne sont pas répétés.

to the UTP. For the other part of the vehicle the competent authorities shall take full account of the equivalence table referred to in Article 13 of the APTU Uniform Rules.

The fulfilment of

a) identical provisions and provisions declared equivalent,

b) provisions not related to a specific case and

c) provisions not related to the technical compatibility with infrastructure,

shall not be assessed again.

§ 5 §§ 2 to 4 shall apply mutatis mutandis to an admission of a type of construction.

Article 6a
Recognition of procedural
documentation

§ 1 Assessments, declarations and other documentation made according to these Uniform Rules shall be recognised at face value by the authorities and competent bodies, the rail transport undertakings, the keepers and the infrastructure managers in all the Contracting States.

§ 2 If a requirement or a provision has been declared as equivalent in accordance with Article 13 of the APTU Uniform Rules related assessments and tests which have already been carried out and documented shall not be repeated.

andra behöriga myndigheter gjort i enlighet med UTP:n. För den andra delen av fordonet ska den behöriga myndigheten ta hänsyn till den jämförelsetabell som anges i artikel 13 i de enhetliga rättsreglerna APTU.

Uppfyllelsen av

a) identiska bestämmelser och bestämmelser som förklarats likvärdiga,

b) bestämmelser som inte hänför sig till specialfall och

c) bestämmelser som inte hänför sig till den tekniska kompatibiliteten med infrastrukturen

ska inte bedömas på nytt.

§ 5 2–4 §§ ska tillämpas också på godkännande av typkonstruktion.

Artikel 6a
Erkännande av dokumentation
från förfarandet

§ 1 Bedömningar, förklaringar och annan dokumentation som gjorts i enlighet med dessa enhetliga rättsregler ska erkännas såsom ovedersägliga av myndigheter och behöriga organ, järnvägsföretag, innehavare och infrastrukturförvaltare i alla deltagande stater.

§ 2 Om ett krav eller en bestämmelse har förklarats likvärdig i enlighet med artikel 13 i de enhetliga rättsreglerna i APTU ska inte de bedömningar och tester som redan gjorts göras om.

*Article 6b**Reconnaissance des tests techniques et fonctionnels*

La Commission d'experts techniques peut adopter des règles destinées à être incluses dans une Annexe aux présentes Règles uniformes et des spécifications destinées à être incluses dans une ou plusieurs PTU concernant les dispositions relatives aux inspections techniques, aux fichiers de relevé de maintenance des véhicules admis et aux tests fonctionnels tels que les essais de freinage de train, et leur reconnaissance mutuelle.

*Article 7**Prescriptions applicables aux véhicules*

§ 1 Pour être admis à la circulation en trafic international, les véhicules ferroviaires doivent répondre:

- a) aux PTU et
- b) si elles sont applicables, aux dispositions contenues dans le RID.

§ 2 En l'absence de PTU applicables au sous-système, l'admission technique est fondée sur les spécifications techniques nationales applicables qui sont en vigueur, conformément à l'article 12 des Règles uniformes APTU, dans l'Etat dans lequel une demande d'admission technique est faite.

§ 3 Si les PTU ne couvrent pas l'ensemble des exigences essentielles ou dans le cas de cas spécifiques ou de points ouverts, l'admission technique est fondée sur

- a) les dispositions contenues dans les PTU,
- b) si elles sont applicables, les dispositions contenues dans le RID et

*Article 6b**Recognition of technical and operational tests*

The Committee of Technical Experts may adopt rules for inclusion in an Annex to these Uniform Rules and requirements for inclusion in one or more UTP concerning the provisions for and the mutual recognition of technical inspections, maintenance record files for the admitted vehicles and operational tests such as train braking tests.

*Article 7**Prescriptions applicable to vehicles*

§ 1 In order to be admitted to circulation in international traffic, railway vehicles must satisfy

- a) the UTP and
- b) where applicable, the provisions contained in RID.

§ 2 In the absence of UTP applicable to the subsystem, the technical admission shall be based on the applicable national technical requirements in force according to Article 12 of the APTU Uniform Rules in the Contracting State in which an application for technical admission is made.

§ 3 If the UTP do not cover all essential requirements or in the case of specific cases or open points, the technical admission shall be based on

- a) the provisions contained in the UTP,
- b) where applicable, the provisions contained in RID and

*Artikel 6b**Erkännande av tekniska test och driftstest*

Tekniska expertutskottet får anta regler som ska införas i en bilaga till dessa enhetliga rättsregler och krav som ska införas i en eller flera UTP:er som rör bestämmelser om och det ömsesidiga erkännandet av tekniska inspektioner, journaler för underhållshistorik för godkända fordon och driftstest såsom bromsprov.

*Artikel 7**Konstruktionsföreskrifter tillämpliga på fordon*

§ 1 För att godkännas för nyttjande i internationell trafik ska järnvägsfordonen uppfylla

- a) UTP:n och
- b) om det är tillämpligt, bestämmelserna i RID.

§ 2 Om det inte finns några bestämmelser i UTP:erna som är tillämpliga på delsystemet, ska det tekniska godkännandet grundas på tillämpliga nationella tekniska krav som är gällande enligt artikel 12 i de enhetliga rättsreglerna APTU i den deltagande stat där ansökan om tekniskt godkännande görs.

§ 3 Om inte UTP:n täcker alla väsentliga krav eller vid specialfall eller öppna punkter, ska det tekniska godkännandet grundas på

- a) bestämmelserna i UTP:n
- b) när det är tillämpligt, bestämmelserna i RID

c) les spécifications techniques nationales applicables qui sont en vigueur conformément à l'article 12 des Règles uniformes APTU.	d) applicable national technical requirements in force according to Article 12 of the APTU Uniform Rules.	c) tillämpliga nationella tekniska krav som är gällande i enlighet med artikel 12 i de enhetliga rättsreglerna APTU.
<i>Article 7a</i> <i>Dérogations</i>	<i>Article 7a</i> <i>Derogations</i>	<i>Artikel 7a</i> <i>Undantag</i>
La Commission d'experts techniques adopte des directives ou dispositions obligatoires concernant les dérogations aux dispositions de l'article 7 et les méthodes d'évaluation qui peuvent être ou sont utilisées.	The Committee of Technical Experts shall adopt guidelines or mandatory provisions for derogations from the provisions of Article 7 and for the assessment methods that may or shall be used.	Tekniska expertutskottet ska anta riktlinjer eller tvingande regler för undantag från artikel 7 och för de bedömningsmetoder som får eller ska användas.
<i>Article 8</i> <i>Prescriptions applicables à l'infrastructure ferroviaire</i>	<i>Article 8</i> <i>Prescriptions applicable to railway infrastructure</i>	<i>Artikel 8</i> <i>Föreskrifter tillämpliga på järnvägsinfrastruktur</i>
§ 1 Pour garantir qu'un véhicule ferroviaire admis à circuler en trafic international conformément aux présentes Règles uniformes, circulera en toute sécurité sur l'infrastructure ferroviaire et qu'il sera compatible avec elle, l'infrastructure ferroviaire doit répondre	§ 1 To ensure that a railway vehicle admitted to international traffic in accordance with these Uniform Rules will run safely on and be compatible with the railway infrastructure to be used this railway infrastructure must satisfy.	§ 1 För att se till att ett järnvägsfordon som godkänts för internationell trafik i enlighet med dessa enhetliga rättsregler kommer att köra säkert och vara kompatibelt med järnvägsinfrastrukturen som ska användas måste denna järnvägsinfrastruktur uppfylla kraven i
a) aux dispositions contenues dans les PTU et b) si elles sont applicables, aux dispositions contenues dans le RID.	a) the provisions contained in the UTP and b) where applicable, the provisions contained in RID.	a) bestämmelserna i UTP;n och b) när det är tillämpligt, bestämmelserna i RID.
§ 2 L'admission de l'infrastructure et la surveillance de sa maintenance demeurent régies par les dispositions en vigueur dans l'Etat partie dans lequel se situe l'infrastructure.	§ 2 Admission of infrastructure and supervision of its maintenance remain subject to the provisions in force in the Contracting State in which the infrastructure is located.	§ 2 På godkännande av infrastruktur och på tillsyn av underhållet av infrastrukturen ska bestämmelserna i den deltagande stat där infrastrukturen finns tillämpas.
§ 3 Les articles 7 et 7a s'appliquent par analogie à l'infrastructure.	§ 3 Article 7 and 7a shall apply mutatis mutandis to infrastructure.	§ 3 Artikel 7 och 7a är tillämpliga också på infrastruktur.
<i>Article 9</i> <i>Prescriptions d'exploitation</i>	<i>Article 9</i> <i>Operation prescriptions</i>	<i>Artikel 9</i> <i>Driftföreskrifter</i>
§ 1 Les entreprises de transport ferroviaire qui exploitent un véhicule ferroviaire admis à la circulation en trafic international	§ 1 The rail transport undertakings which operate railway vehicles admitted to circulation in international traf-	§ 1 De järnvägsföretag som nyttjar ett järnvägsfordon som är godkänt för nyttjande i internationell trafik ska vara

sont tenues de respecter les prescriptions relatives à l'exploitation d'un véhicule en trafic international, figurant dans les PTU.

§ 2 Les entreprises ou les administrations, qui gèrent dans les Etats parties une infrastructure, y inclus les systèmes de sécurité des circulations et de régulation, destinée et apte à être exploitée en trafic international, sont tenues de respecter les prescriptions techniques figurant dans les PTU et d'y satisfaire en permanence lors de la construction ou de la gestion de cette infrastructure.

Article 10

Demande et octroi de certificats techniques, déclarations et conditions afférentes

§ 1 L'octroi d'un certificat technique est attaché au type de construction d'un véhicule ferroviaire ou au véhicule ferroviaire proprement dit.

§ 2 Une demande de certificat technique peut être faite par:

- a) le constructeur,
- b) une entreprise de transport ferroviaire,
- c) le détenteur du véhicule,
- d) le propriétaire du véhicule.
- e) le gestionnaire de l'infrastructure.

§ 3 La demande de certificat technique, y compris les déclarations appropriées, peut être faite auprès de toute autorité compétente ou de tout organisme de l'un des Etats parties, dans le cadre des compétences prévues à l'article 5.

§ 4 Si l'article 6, § 4 s'applique au véhicule, le demandeur indique les Etats parties (ou, le cas

fic shall be required to comply with the prescriptions relating to the operation of a vehicle in international traffic, specified in the UTP.

§ 2 The undertakings and administrations which manage infrastructure in the Contracting States, including operational safety and control systems, intended and suitable for operation in international traffic, shall be required to comply with the technical prescriptions specified in the UTP and satisfy them permanently in respect of the construction and the management of that infrastructure.

Article 10

Application and granting of technical certificates and declarations and related conditions

§ 1 The grant of a technical certificate shall be related to the type of construction of a railway vehicle or to the railway vehicle itself.

§ 2 An application for a technical certificate may be made by:

- a) the manufacturer,
- b) a rail transport undertaking,
- c) the keeper of the vehicle,
- d) the owner of the vehicle.
- e) the infrastructure manager.

§ 3 The application for a technical certificate, including appropriate declarations, may be made to any competent authority or body within its competence referred to in Article 5, of one of the Contracting States.

§ 4 If Article 6 § 4 applies to the vehicle, the applicant shall indicate the Contracting States

skyldiga att följa de föreskrifter för drift av ett fordon i internationell trafik som återfinns i UTP:n.

§ 2 De företag eller myndigheter som förvaltar infrastruktur i de deltagande staterna, inbegripet säkerhets- och trafikledningssystemen, som är avsedd och lämpad att nyttjas i internationell trafik, ska vara skyldiga att följa de tekniska föreskrifterna i UTP:n och alltid uppfylla dem vid uppbyggnad eller förvaltning av denna infrastruktur.

Artikel 10

Ansökan och beviljande av tekniska intyg och förklaringar och därtill hänförliga villkor

§ 1 Beviljandet av ett tekniskt intyg ska vara kopplat till ett järnvägsfordons konstruktions-typ eller till järnvägsfordonet självt.

§ 2 Ansökan om tekniskt intyg kan inges av

- a) tillverkaren,
- b) ett järnvägsföretag,
- c) järnvägsfordonets innehavare,
- d) fordonets ägare,
- e) infrastrukturförvaltaren.

§ 3 Ansökan om tekniskt intyg, inklusive lämpliga förklaringar, kan inges till en myndighet eller ett behörigt organ i någon av de deltagande staterna, som är behörig enligt artikel 5.

§ 4 Om artikel 6 § 4 är tillämplig på fordonet, ska sökanden ange de deltagande stater (eller, om det

échéant, les lignes) pour lesquels les certificats techniques sont requis de manière à garantir la libre circulation; dans ce cas, les autorités et les organismes d'évaluation compétents doivent coopérer de façon à faciliter le processus pour le demandeur.

§ 5 L'ensemble des frais occasionnés par le processus d'admission est supporté par le demandeur, sauf disposition contraire des lois et prescriptions en vigueur dans l'Etat dans lequel l'admission est octroyée. L'exécution d'admissions techniques aux fins de profit est prohibée.

§ 5a L'ensemble des décisions, évaluations, tests, etc. sont exécutés de manière non discriminatoire.

§ 6 Le demandeur élabore et joint à sa demande un fichier technique et un fichier de maintenance contenant les informations requises dans les PTU. L'organisme d'évaluation vérifie, corrige et ajoute des informations appropriées à ces fichiers afin qu'ils reflètent les propriétés du véhicule.

§ 7 Chaque évaluation effectuée est décrite par l'évaluateur dans un rapport d'évaluation qui justifie les évaluations en l'occurrence effectuées et précise les dispositions par rapport auxquelles l'objet a été évalué et si celui-ci a réussi ou raté l'évaluation.

§ 8 Celui qui demande un certificat d'exploitation par la procédure d'admission technique simplifiée (article 4, § 1, lettre b)) joint à sa demande le certificat de type de conception, établi conformément à l'article 11, § 2, et démontre, de manière appropriée, que les

(if applicable the lines) for which the technical certificates are required to permit free circulation; in this case the competent authorities and assessing bodies involved should cooperate in order to make the process easier for the applicant.

§ 5 All costs arising from the admission process shall be covered by the applicant, unless provided otherwise according to the laws and prescriptions in force in the State where the approval is granted. Carrying out technical admissions for profit shall not be permitted.

§ 5a All decisions, assessments, tests etc. shall be carried out in a non-discriminatory way.

§ 6 The applicant shall elaborate and attach to his application a Technical File and a Maintenance File containing the information required in the UTP. The assessing body shall check, correct and add appropriate information to these files in order that the files reflect the properties of the vehicle.

§ 7 Every assessment carried out shall be documented by the assessor in an Assessment Report which shall substantiate the assessments carried out hereby, stating which provisions the object has been assessed against and whether the object passed or failed this assessment.

§ 8 A person who applies for a Certificate of Operation by the simplified procedure of technical admission (Article 4 § 1, b)), shall attach to his application the Design Type Certificate, established in accordance with Article 11 § 2, and demonstrate in

är tillämpligt, linjer) i vilka de tekniska intygen krävs för att tillåta fri rörlighet; i detta fall ska de behöriga myndigheterna och organen som involverats samarbeta för att underlätta förfarandet för sökanden.

§ 5 Sökanden ska svara för alla kostnader för godkännandeförfarandet, om inte gällande lagar och föreskrifter i den stat där godkännandet beviljas föreskriver något annat. Det är inte tillåtet att göra vinst på att utföra tekniska godkännanden.

§ 5a Alla beslut, bedömningar, tester etc. ska utföras på ett icke-diskriminerande sätt.

§ 6 Sökanden ska ta fram och bifoga det tekniska underlaget och en underhållsjournal som innehåller den information som krävs enligt UTP:n till sin ansökan. Bedömningsorganet ska kontrollera, rätta och lägga till lämplig information till dessa dokument så att de avspeglar fordonets egenskaper.

§ 7 Varje bedömning som utförs ska dokumenteras av bedömningsorganet i en bedömningsrapport, som ska motivera bedömningarna som utförts samt ange de bestämmelser som legat till grund för bedömningen och om föremålet för bedömningen godkänts eller inte.

§ 8 Den som ansöker om driftsintyg enligt det förenklade förförandet för tekniskt godkännande (artikel 4 § 1 b), ska till sin ansökan foga intyget om konstruktionstyp, upprättat i enlighet med artikel 11 § 2, och på lämpligt sätt visa att de fordon för

véhicules pour lesquels il demande un certificat d'exploitation correspondent à ce type de construction.

§ 9 Un certificat technique est octroyé en principe pour une durée illimitée; son champ d'application peut être général ou restreint.

§ 10 En cas de modification de dispositions pertinentes des prescriptions mentionnées à l'article 7, sur la base desquelles un type de construction a été admis, et d'absence de dispositions provisoires pertinentes, l'Etat partie dans lequel le certificat de type de conception a été délivré, décide, après consultation des autres Etats dans lesquels le certificat est valide conformément à l'article 6, si le certificat peut conserver sa validité ou s'il doit être renouvelé. Les critères à vérifier en cas de renouvellement d'une admission de type de construction ne peuvent concerner que les dispositions modifiées. Ledit renouvellement n'affecte pas les admissions à l'exploitation octroyées sur la base de types précédemment admis.

§ 11 En cas de renouvellement ou de réaménagement, l'entité adjudicatrice ou le constructeur envoie à l'Etat partie concerné un dossier décrivant le projet. L'Etat partie examine ce dossier et, prenant en compte la stratégie de mise en oeuvre figurant dans les PTU applicables, décide si l'étendue des travaux est telle qu'une nouvelle admission à l'exploitation au sens des présentes Règles uniformes est nécessaire.

Une nouvelle admission à l'exploitation est nécessaire dans

an appropriate manner that the vehicles for which he is applying for a Certificate of Operation correspond to that type of construction.

§ 9 A technical certificate shall be granted in principle for an unlimited period; it can be general or limited in scope.

§ 10 If relevant provisions in the prescriptions according to Article 7 on the basis of which a type of construction has been admitted have been changed, and if no relevant transitional provisions can be applied, the Contracting State in which the corresponding Design Type Certificate has been issued, and after consultation of the other States where the Certificate is valid according to Article 6, shall decide whether the Certificate may remain valid or need to be renewed. The criteria which shall be checked in the case of a renewed type admission may only concern the changed provisions. The renewal of the type admission does not affect admissions to operation already granted on the basis of previously admitted types.

§ 11 In the event of renewal or upgrading, the contracting entity or the manufacturer shall send the Contracting State concerned a file describing the project. The Contracting State shall examine this file and, taking account of the implementation strategy indicated in the applicable UTP, shall decide whether the extent of the work means that a new admission to operation within the meaning of these Uniform Rules is needed.

Such a new admission to operation shall be required whenever the

vilka han ansöker om driftsintyg motsvarar denna konstruktionstyp

§ 9 Ett tekniskt intyg ska i princip beviljas på obestämd tid; det kan vara allmänt eller begränsat till sin omfattning.

§ 10 Om de aktuella bestämmelserna i föreskrifterna enligt artikel 7 i enlighet med vilka en konstruktionstyp har godkänts, har ändrats och det inte finns någon tillämplig övergångsbestämmelse, ska den deltagande staten i vilken motsvarande konstruktionstypstyg har utfärdats, och efter att ha konsulterat de andra stater där intyget är giltigt enligt artikel 6, besluta om intyget är giltigt eller behöver förnyas. De kriterier som ska kontrolleras vid ett förnyat typgodkännande får endast handla om de ändrade bestämmelserna. Förnyelsen av typgodkännandet påverkar inte godkännanden för drift som redan beviljats på grundval av tidigare godkända typer.

§ 11 Vid modernisering eller ombyggnad ska den kontrakterade enheten eller tillverkaren skicka underlag som beskriver projektet till den deltagande staten. Den deltagande staten ska undersöka detta underlag och, med hänsyn tagen till den strategi för genomförande som anges i den tillämpliga UTP:n, besluta huruvida omfattningen av arbetet innebär att ett nytt godkännande för drift i enlighet med dessa enhetliga rättsregler behövs.

Sådant nytt godkännande för drift ska krävas när helst den över-

tous les cas où le niveau de sécurité général du sous-système concerné peut être affecté de manière négative par les travaux envisagés. Si une nouvelle admission est nécessaire, l'Etat partie décide dans quelle mesure les dispositions des PTU afférentes doivent être appliquées au projet.

L'Etat partie prend sa décision au plus tard dans les quatre mois suivant la soumission du dossier complet par le demandeur.

Lorsqu'une nouvelle admission est nécessaire et si les PTU ne sont pas pleinement appliquées, l'Etat partie notifie au Secrétaire général

a) la raison pour laquelle une PTU n'est pas pleinement appliquée,

b) les caractéristiques techniques applicables en lieu et place des PTU et

c) les organismes responsables de la fourniture des informations requises sous a) et b).

Le Secrétaire général publie l'information notifiée sur le site Web de l'Organisation.

§ 12 Le § 11 s'applique par analogie à un certificat de type de conception et à toute déclaration concernant la construction ou les éléments de construction en question.

Article 10a

Règles relatives aux retraits ou suspensions des certificats techniques

§ 1 Une autorité compétente d'un Etat partie autre que celle ayant octroyé la (première) admission à l'exploitation qui découvre une non-conformité, doit en aviser, avec tous les détails, la (première) autorité ayant octroyé l'admission; si la non-conformité concerne un

overall safety level of the subsystem concerned may be adversely affected by the work envisaged. If a new admission is needed, the Contracting State shall decide to what extent the provisions in the related UTP need to be applied to the project.

The Contracting State shall take its decision not later than four months after submission of the complete file by the applicant.

When a new admission is required and if the UTP are not fully applied, the Contracting States shall notify to the Secretary General

a) the reason why a UTP is not fully applied,

b) the technical characteristics applicable in place of the UTP and

c) the bodies responsible for providing the information required under a) and b).

The Secretary General shall publish the notified information on the website of the Organisation.

§ 12 § 11 applies mutatis mutandis to a Design Type Certificate and to any declaration concerning the construction or the elements of construction in question.

Article 10a

Rules for withdrawals or suspensions of technical certificates

§ 1 If a competent authority of a Contracting State other than the one which has granted the (first) admission to operation discovers non-compliance it shall, with all details, inform the (first) admitting authority; if the non-compliance relates to a Design Type Certificate, the authority

gripande säkerhetsnivån på det aktuella delsystemet kan påverkas negativt av det tänkta arbetet. Om ett nytt godkännande krävs, ska den deltagande staten besluta i vilken omfattning bestämmelserna i den aktuella UTP:n ska tillämpas på projektet.

Den deltagande staten ska fatta sitt beslut inte senare än fyra månader från det att sökanden ingett ett fullständigt underlag.

När det krävs ett nytt godkännande och om UTP:n inte tillämpas fullt ut ska den deltagande staten informera generalsekreteraren om

a) skälet till att UTP:n inte tillämpas fullt ut,

b) de tekniska kännetecknen som tillämpas i stället för UTP:n och

c) de organ som ansvarar för den information som krävs under a) och b).

Generalsekreteraren ska publicera informationen på organisationens hemsida.

§ 12 § 11 tillämpas också på konstruktionstypsintyg och varje förklaring som rör konstruktionen eller delarna i den aktuella konstruktionen.

Article 10a

Regler om återkallelse och upphävande av tekniska intyg

§ 1 Om en behörig myndighet i en annan deltagande stat än den stat som beviljat (det första) godkännandet för drift upptäcker att det inte efterlevs, ska den underrätta (den första) godkännandemyndigheten om samtliga detaljer; om den bristande efterlevnaden hänför

certificat de type de conception, l'autorité qui l'a délivré est également informée.

§ 2 Un certificat d'exploitation peut être retiré:

a) lorsque le véhicule ferroviaire n'est plus conforme

- prescriptions contenues dans les PTU et dans les spécifications nationales applicables qui sont en vigueur conformément à l'article 12 des Règles uniformes APTU ou

- conditions particulières de son admission selon l'article 7a, ou

- prescriptions de construction et d'équipement contenues dans le RID ou

b) si le détenteur ne répond pas à l'injonction de l'autorité compétente de remédier aux défauts dans le délai prescrit ou

c) lorsque des prescriptions et conditions, résultant d'une admission restreinte selon l'article 10, § 10, ne sont pas remplies ou respectées.

§ 3 Seule l'autorité qui a octroyé le certificat de type de conception ou le certificat d'exploitation peut le retirer.

§ 4 Le certificat d'exploitation est suspendu:

a) lorsque les contrôles techniques, les inspections, la maintenance et l'entretien du véhicule ferroviaire prescrits dans son fichier de maintenance, dans les PTU, dans les conditions particulières d'admission prévues à l'article 7a ou dans les prescriptions de construction et d'équipement contenues dans le RID ne sont pas

which issued it shall also be informed.

§ 2 A Certificate of Operation may be withdrawn

a) when the railway vehicle no longer satisfies

- the prescriptions contained in the UTP and in applicable national provisions in force according to Article 12 of the APTU Uniform Rules, or

- the special conditions of its admission under Article 7a or

- the construction and equipment prescriptions contained in RID or

b) if the keeper does not comply with the requirement of the competent authority to remedy the defects within the prescribed time or

c) when stipulations and conditions resulting from a limited admission under Article 10 § 10 are not fulfilled or complied with.

§ 3 Only the authority which has granted the Design Type Certificate or the Certificate of operation may withdraw it.

§ 4 The certificate of operation shall be suspended

a) when technical checks, inspections, maintenance and servicing of the railway vehicle prescribed in its Maintenance File, in the UTP, in the special conditions of an admission pursuant to Article 7a or in the construction and equipment prescriptions contained in RID are not carried out (or if deadlines are not observed);

sig till ett konstruktionstypsintyg ska också utfärdande myndighet underrättas.

§ 2 Ett driftsintyg kan återkallas

a) när järnvägsfordonet inte längre uppfyller

- föreskrifterna i UTP:n och i tillämpliga nationella bestämmelser som är gällande enligt artikel 12 i de enhetliga rättsreglerna APTU eller

- de särskilda villkor i godkännandet som anges i artikel 7a eller

- konstruktionen och utrustningen som föreskrivs i RID eller

b) om innehavaren inte följer de krav som den behöriga myndigheten ställt för att avhjälpa felaktigheter inom den angivna tiden eller

c) när åligganden och villkor som följer av ett begränsat godkännande enligt artikel 10 § 10 inte fullgörs eller uppfylls.

§ 3 Endast den myndighet som har beviljat g konstruktionstypsintyget eller driftsintyget för drift får återkalla det.

§ 4 Driftsintyget ska upphävas

a) när de tekniska kontroller, de inspektioner, det underhåll och den översyn av järnvägsfordonet som föreskrivs i dess underhållsjournal, i UTP:n, i de särskilda villkoren för godkännande enligt artikel 7a eller i konstruktions- och utrustningsföreskrifterna i RID inte utförs (eller utförs för sent),

exécutés (ou si les délais ne sont pas observés) ;

- | | | |
|--|---|---|
| <p>b) lorsque en cas d'avarie grave d'un véhicule ferroviaire, l'injonction de l'autorité compétente à présenter le véhicule n'est pas respectée;</p> | <p>b) if in case of severe damage to a railway vehicle, the order of the competent authority to present the vehicle is not complied with;</p> | <p>b) när den behöriga myndighetens anmodan att, vid allvarlig skada på ett järnvägsfordon, visa upp fordonet inte följs,</p> |
| <p>c) en cas de non-respect des présentes Règles uniformes et des prescriptions contenues dans les PTU;</p> | <p>c) in case of non-compliance with these Uniform Rules and prescriptions contained in the UTP;</p> | <p>c) om dessa enhetliga rättsregler och föreskrifterna i UTP:erna inte följs,</p> |
| <p>d) si les spécifications nationales applicables qui sont en vigueur conformément à l'article 12 des Règles uniformes APTU ou les dispositions déclarées équivalentes conformément à l'article 13 des Règles uniformes APTU ne sont pas respectées. La validité du certificat est suspendue pour l'Etat partie/les Etats parties concerné(s)..</p> | <p>d) if applicable national provisions in force according to Article 12 of the APTU Uniform Rules or their declared equivalent provisions according to Article 13 of the APTU Uniform Rules are not complied with. The validity of the Certificate shall be suspended for the Contracting State(s) concerned..</p> | <p>d) när tillämpliga nationella bestämmelser som gäller enligt artikel 12 i de enhetliga rättsreglerna APTU eller deras tillkännagivna motsvarigheter enligt artikel 13 i de enhetliga rättsreglerna APTU inte följs. Intygets giltighet ska upphävas i de(n) aktuella deltagande state(r)n(a) .</p> |

§ 5 Le certificat d'exploitation devient caduc lorsque le véhicule ferroviaire est retiré du service. Le retrait du service est notifié à l'autorité compétente qui a accordé l'admission à l'exploitation.

§ 5 The Certificate of Operation shall become void when the railway vehicle is withdrawn from service. This withdrawal from service shall be notified to the competent authority which has granted the admission to operation.

§ 5 Driftsintyget ska upphöra att gälla om järnvägsfordonet tas ur drift. Den behöriga myndighet som har beviljat godkännandet för drift ska underrättas om att fordonet tas ur drift.

§ 6 Les §§ 1 à 4 s'appliquent par analogie au certificat de type de conception.

§ 6 §§ 1 to 4 shall apply mutatis mutandis to a Design Type Certificate.

§ 6 1–4 §§ ska tillämpas också på konstruktionstypsintyg.

Article 10b
Règles relatives aux évaluations et procédures

Article 10b
Rules for assessments and procedures

Artikel 10b
Regler om bedömningar och förfaranden

§ 1 La Commission d'experts techniques a la compétence d'adopter d'autres dispositions obligatoires concernant les évaluations et règles procédurales d'admission technique.

§ 1 The Committee of Technical Experts is competent to adopt further mandatory provisions for the assessments and procedural rules for technical admission.

§ 1 Tekniska expertutskottet är behörigt att anta ytterligare tvingande bestämmelser avseende bedömningarna och förfarandet för tekniskt godkännande.

§ 2 En outre, et sans contradiction aucune avec les dispositions fixées par la Commission d'experts techniques conformément au § 1,

§ 2 In addition to, but not in contradiction with the provisions set by the Committee of Technical Experts according to § 1,

§ 2 Därutöver får, men inte i strid med de bestämmelser som tekniska expertutskottet beslutat enligt § 1, deltagande stater och

les Etats parties ou les organisations régionales peuvent adopter (ou conserver) des dispositions concernant des procédures obligatoires détaillées et non-discriminatoires relatives aux évaluations et exigences posées en matière de déclarations. Ces dispositions sont notifiées au Secrétaire général, qui en avise la Commission d'experts techniques, et publiées par l'Organisation.

Article 11
Certificats techniques et déclarations

§ 1 L'admission de type de construction et l'admission à l'exploitation sont constatées par des documents distincts dénommés: "Certificat de type de conception" et "Certificat d'exploitation".

§ 2 Le certificat de type de conception:

- a) spécifie le concepteur et le constructeur prévu du type de construction du véhicule ferroviaire;
- b) contient le fichier technique et le fichier de maintenance en pièces jointes;
- c) le cas échéant, spécifie les limites et conditions particulières de circulation pour le type de construction d'un véhicule ferroviaire et pour les véhicules ferroviaires répondant à ce type de construction ;
- d) contient le/les rapport(s) d'évaluation en pièce(s) jointe(s) ;
- e) le cas échéant, spécifie toutes les déclarations (de conformité et de vérification) afférentes délivrées;
- f) spécifie l'autorité compétente ayant délivré le certificat et la date de

Contracting States or regional organisations may adopt (or maintain) provisions for non-discriminatory detailed mandatory procedures for the assessments and requirements concerning declarations. These provisions shall be notified to the Secretary General, who shall inform the Committee of Technical Experts, and they shall be published by the Organisation.

Article 11
Technical Certificates and Declarations

§ 1 The admission of a type of construction and the admission to operation shall be evidenced by separate documents called: "Design Type Certificate" and "Certificate of Operation".

§ 2 The Design Type Certificate shall:

- a) specify the designer and intended manufacturer of the type of construction of the railway vehicle;
- b) have the Technical File and the Maintenance File attached;
- c) if appropriate, specify the special operating limitations and conditions for the type of construction of a railway vehicle and for railway vehicles which correspond to this type of construction;
- d) have the Assessment Report(s) attached;
- e) if appropriate, specify all related declarations (of conformity and verification) issued;
- f) specify the issuing competent authority, date of issue and contain the

regionala organisationer anta eller behålla bestämmelser om icke-diskriminerande detaljerade tvingande godkännandeförfaranden och krav avseende förklaringar. Generalsekreteraren ska underrättas om dessa bestämmelser. Generalsekreteraren ska underrätta tekniska expertutskottet och bestämmelserna ska publiceras av organisationen.

Artikel 11
Tekniska intyg och förklaringar

§ 1 Godkännandet av konstruktionstyp och godkännandet för drift ska styrkas genom särskilda dokument benämnda "Konstruktionstypintyg" respektive "Driftsintyg".

§ 2 Konstruktionstypintyget ska:

- a) ange konstruktören och den avsedda tillverkaren av ett järnvägsfordons konstruktionstyp,
- b) bifoga det tekniska underlaget och underhållsjournalen,
- c) i förekommande fall ange de särskilda driftsbegränsningarna och villkoren för ett järnvägsfordon av en viss konstruktionstyp i trafik och de järnvägsfordon som motsvarar denna konstruktionstyp,
- d) bifoga bedömningsrapporten/-erna
- e) i förekommande fall ange alla de därtill hörande förklaringarna (om överensstämmelse och kontroll) som utfärdats,
- f) ange den utfärdande behöriga myndigheten, utfärdandedatum och

<p>délivrance, et porte la signature de l'autorité;</p> <p>g) contient, le cas échéant, sa période de validité.</p>	<p>signature of the authority;</p> <p>g) if appropriate, specify its period of validity.</p>	<p>undertecknande av myndigheten,</p> <p>g) i förekommande fall anges dess giltighetstid.</p>
<p>§ 3 Le certificat d'exploitation comprend</p> <p>a) toutes les informations indiquées au § 2, et</p> <p>b) le(s) code(s) d'identification du/des véhicule(s) couvert(s) par le certificat;</p> <p>c) des informations sur le détenteur du/des véhicule(s) ferroviaire(s) couvert(s) par le certificat à la date de sa délivrance ;;</p> <p>d) le cas échéant, sa période de validité.</p>	<p>§ 3 The Certificate of Operation shall include</p> <p>a) all the information indicated in § 2, and</p> <p>b) the identification code(s) of the vehicle(s) covered by the certificate;</p> <p>c) information on the keeper of the railway vehicle(s) covered by the certificate on the day of its issue;</p> <p>d) if appropriate, its period of validity.</p>	<p>§ 3 Driftsintyget ska innehålla:</p> <p>a) all den information som anges i § 2,</p> <p>b) det/de fordons som omfattas av intyget identifikationskod/-er,</p> <p>c) information om innehavaren av den/de fordon som omfattades av intyget på dagen för dess utfärdande,</p> <p>d) i förekommande fall, intygets giltighetstid.</p>
<p>§ 4 Le certificat d'exploitation peut couvrir un groupe de véhicules individuels de même type, auquel cas les informations requises conformément au § 3 sont spécifiées de manière identifiable pour chacun des véhicules composant ce groupe, et le fichier technique contient une liste de la documentation identifiable concernant les tests effectués sur chaque véhicule.</p>	<p>§ 4 The Certificate of Operation may cover a group of individual vehicles of the same type, in which case the information required according to § 3 shall be specified identifiably for each of the vehicles of the group and the Technical File shall contain a list with identifiable documentation concerning the tests made on each vehicle.</p>	<p>§ 4 Driftsintyget kan omfatta en grupp av individuella fordon av samma slag. Då ska informationen som krävs enligt § 3 anges på ett sätt som identifierar varje fordon i gruppen och det tekniska underlaget ska innehålla en lista med dokumentation över de tester som gjorts på varje fordon.</p>
<p>§ 5 Le fichier technique et le fichier de maintenance contiennent les informations requises conformément aux dispositions des PTU.</p>	<p>§ 5 The Technical File and the Maintenance File shall contain the information according to the provisions in the UTP.</p>	<p>§ 5 Det tekniska underlaget och underhållsjournalen ska innehålla den information som krävs enligt bestämmelserna i UTP:n.</p>
<p>§ 6 Les certificats sont imprimés dans l'une des langues de travail conformément à l'article 1er, § 6 de la Convention.</p>	<p>§ 6 The certificates shall be printed in one of the working languages according to Article 1 § 6 of the Convention.</p>	<p>§ 6 Intygen ska tryckas på ett av de arbetsspråk som anges i artikel 1 § 6 i konventionen.</p>
<p>§ 7 Les certificats et déclarations sont délivrés au demandeur.</p>	<p>§ 7 The certificates and declarations shall be issued to the applicant.</p>	<p>§ 7 Intygen och förklaringarna ska vara utfärdade för på sökanden.</p>
<p>§ 8 Le certificat d'exploitation est attaché à l'objet. Une fois le véhicule en service, le détenteur du certificat d'exploitation (y compris le fichier technique et le fichier de</p>	<p>§ 8 The Certificate of Operation is related to the object. Once the vehicle is in operation the holder of the Certificate of Operation (including the Technical File and</p>	<p>§ 8 Driftsintyget hänför sig till fordonet. Så snart fordonet nyttjas ska innehavaren av driftsintyget (inklusive det tekniska underlaget och underhålls-</p>

maintenance), s'il ne s'agit pas du détenteur actuel, le remet sans délai au détenteur actuel conjointement au fichier de relevé de maintenance, et met à disposition toutes les instructions détaillées (supplémentaires) concernant l'exploitation et la maintenance qui sont toujours en sa possession.

§ 9 Le § 8 s'applique par analogie aux véhicules et matériels ferroviaires admis conformément à l'article 19, la documentation en question étant en l'occurrence la documentation relative à l'homologation et toute autre documentation contenant des informations en tout ou en partie similaires à celles demandées dans les spécifications relatives au fichier technique, au fichier de maintenance et au fichier de relevé de maintenance.

Article 12
Modèles uniformes

§ 1 L'Organisation prescrit des modèles uniformes des certificats mentionnés à l'article 11, des déclarations décidées conformément à l'article 4, § 2 et du rapport d'évaluation conformément à l'article 10, § 7.

§ 2 Les modèles sont élaborés et adoptés par la Commission d'experts techniques.

§ 3 La Commission d'experts techniques peut décider d'autoriser des certificats et déclarations faits sur un autre modèle spécifié que celui prescrit dans les Règles uniformes, mais qui contient les informations requises conformément à l'article 11, pour qu'ils soient reconnus en tant que substitués équivalents.

the Maintenance File), if not the current keeper, shall without delay hand it over to the current keeper together with the Maintenance Record File and make available all (additional) detailed instructions for maintenance and operations that are still in his possession.

§ 9 § 8 applies mutatis mutandis to vehicles and railway material admitted according to Article 19, whereby the documentation in question is the approval documentation and any other documentation containing any information similar to what is included in the requirements for the Technical File, Maintenance File and Maintenance Record File, whether in full or in part.

Article 12
Uniform formats

§ 1 The Organisation shall prescribe uniform formats of the certificates indicated in Article 11, of the declarations decided according to Article 4 § 2 and of the Assessment Report according to Article 10 § 7.

§ 2 The formats shall be prepared and adopted by the Committee of Technical Experts.

§ 3 The Committee of Technical Experts may decide to allow certificates and declarations made according to another specified format than that prescribed in these Uniform Rules, but containing the information required according to Article 11, to be recognised as equivalent substitutes.

journalen), om det inte är den aktuella innehavaren, utan dröjsmål överlämna intyget till den aktuella innehavaren tillsammans med journalen för underhållshistorik och tillgängliggöra alla (ytterligare) detaljerade instruktioner avseende underhåll och drift som han fortfarande har i sin besittning.

§ 9 § 8 tillämpas också på fordon och järnvägsmateriel som godkänts enligt artikel 19, där dokumentationen i fråga är godkännandedokumentationen och varje annan dokumentation som innehåller information som liknar den som anges i kraven för det tekniska underlaget, underhållsjournalen och journalen för underhållshistorik, antingen helt eller delvis.

Artikel 12
Enhetliga förlagor

§ 1 Organisationen ska fastställa enhetliga förlagor för de intyg som är angivna i artikel 11, för förklaringarna enligt artikel 4 § 2 och för bedömningsrapporterna enligt artikel 10 § 7.

§ 2 Förlagorna ska utarbetas och antas av tekniska expertutskottet.

§ 3 Tekniska expertutskottet får besluta att tillåta att intyg och förklaringar, som gjorts i enlighet med en annan förlaga än de som föreskrivs i dessa enhetliga regler, men som innehåller den information som krävs enligt artikel 11, erkänns som jämförliga substitut.

Article 13
Registres

§ 1 Un registre sous forme de banque de données électroniques contenant des informations concernant les véhicules ferroviaires pour lesquels un certificat d'exploitation a été délivré, et les types de constructions pour lesquels un certificat de type de conception a été délivré, est créé et tenu à jour sous la responsabilité de l'Organisation. Le registre comprend les véhicules ferroviaires admis conformément à l'article 19; il peut englober des véhicules ferroviaires admis à la circulation en trafic national uniquement.

§ 2 La banque de données comprend également un registre contenant des informations concernant les autorités compétentes et les organismes auxquels la compétence a été transférée conformément à l'article 5, ainsi que les contrôleurs accrédités/reconnus conformément à l'article 15, § 2.

§ 3 La Commission d'experts techniques peut décider d'inclure dans la banque de données d'autres données qui seront utilisées dans l'exploitation ferroviaire telles que des informations concernant les déclarations, les inspections et la maintenance des véhicules admis (y compris la prochaine inspection prévue) ainsi que des informations concernant les incidents et accidents et les registres précisant le codage des véhicules, les sites, les entreprises de transport ferroviaire, les détenteurs, les gestionnaires d'infrastructure, les ateliers, les constructeurs, les entités chargées de la maintenance (ECM), etc.

§ 4 La Commission d'experts techniques définit l'architecture

Article 13
Registers

§ 1 A register in the form of an electronic data bank containing information concerning the railway vehicles in respect of which a Certificate of Operation has been issued and the types of constructions in respect of which a Design Type Certificate has been issued shall be established and kept up to date under the responsibility of the Organisation. The register shall include railway vehicles admitted according to Article 19; it may contain railway vehicles admitted for national traffic only.

§ 2 The data bank shall also contain a register with information concerning the competent authorities and bodies to whom competence is transferred according to Article 5 and the accredited/recognised auditors according to Article 15 § 2.

§ 3 The Committee of Technical Experts may decide to include other data to be used in railway operations in the data bank, such as information concerning declarations, inspections and maintenance of the admitted vehicles (including next inspection due), information on accidents and incidents and registers concerning coding of vehicles, locations, rail transport undertakings, keepers, infrastructure managers, workshops, manufacturers, entities in charge of maintenance (ECM) etc.

§ 4 The Committee of Technical Experts shall establish the

Artikel 13
Register

§ 1 Ett register i form av en databas som innehåller information rörande järnvägsfordon för vilka driftsintyg har utfärdats och de konstruktions typer för vilka ett konstruktionsintyg har utfärdats ska upprättas och uppdateras genom organisationens försorg. Registret ska inkludera järnvägsfordon som godkänts i enlighet med artikel 19; det kan innehålla järnvägsfordon som bara är godkända för nationell trafik.

§ 2 Databasen ska också innehålla ett register med information om de behöriga myndigheter och organ till vilka befogenhet överlätit enligt artikel 5 och de ackrediterade/erkända revisorerna enligt artikel 15 § 2.

§ 3 Tekniska expertutskottet får besluta att inkludera andra uppgifter som används i järnvägsdrift i databasen, som exempelvis information angående förklaringar, inspektioner och underhåll på godkända fordon (inklusive nästa förutsedda inspektion), information om olyckor och tillbud och register om kodning av fordon, platser, järnvägsföretag, innehavare, infrastrukturförvaltare, verkstäder, tillverkare, underhållsansvariga enheter (ECM) etc.

§ 4 Tekniska expertutskottet ska fastställa den funktionella och

technico-fonctionnelle de la banque de données ainsi que les données nécessaires, la date et la manière dont les données seront fournies, la nature des droits d'accès et autres aspects d'ordre administratif et organisationnel, y compris le type de structure de la base de données à appliquer. Dans tous les cas, le changement de détenteur, d'ECM, les retraits de service, les immobilisations officielles, les suspensions et retraits de certificats, les déclarations ou autre attestation et les modifications apportées à un véhicule qui dérogeraient du type de construction admis, sont communiqués sans délai au Secrétaire général.

§ 5 Pour l'application du présent article, la Commission d'experts techniques considèrera les registres établis par les Etats parties et les organisations régionales de manière à réduire toute charge excessive pour les parties concernées telles que les organisations régionales, les Etats parties, les autorités compétentes et l'industrie. Afin également de réduire au minimum les coûts pour l'Organisation et d'obtenir des systèmes de registres cohérents, toutes les parties concernées coordonneront avec l'Organisation leurs plans et le développement des registres qui rentrent dans le champ d'application des présentes Règles uniformes.

§ 6 Les données enregistrées dans la banque de données sont considérées comme preuve réfutable de l'admission technique d'un véhicule ferroviaire.

§ 7 La Commission d'experts techniques peut décider que les frais de création et de fonctionnement de la banque de données seront supportés en tout

functional and technical architecture of the data bank, as well as the necessary data, when and how the data shall be provided, what the access rights will be and other administrative and organisational provisions, including which database structure should be applied. In all cases, change of keeper, change of ECM, withdrawals from service, official immobilisations, suspensions and withdrawals of certificates, declarations or other evidence and modifications to a vehicle which derogate from the admitted type of construction shall be notified to the Secretary General without delay.

§ 5 When applying this Article, the Committee of Technical Experts shall consider registers set up by Contracting States and regional organisations in such a way so as to reduce undue burden on the involved parties such as regional organisations, Contracting States, competent authorities and industry. In order also to minimise the cost for the Organisation and obtain coherent register systems, all parties involved shall coordinate with the Organisation their plans and the development of registers which are within the scope of these Uniform Rules.

§ 6 The data registered in the data bank shall be considered as prima facie evidence of the technical admission of a railway vehicle.

§ 7 The Committee of Technical Experts may decide that the costs of setting up and running the data bank shall be covered, in whole or in part, by the users;

tekniska uppbyggnaden av databasen, liksom de nödvändiga uppgifterna, när och hur uppgifterna ska ges in, vilka åtkomsträttigheter som ska finnas och andra administrativa och organisatoriska bestämmelser, inklusive vilken databasstruktur som ska användas. I samtliga fall generalsekreteraren utan dröjsmål underrättas om byte av innehavare, byte av ECM, tagande ur drift, offentliga stillestånd, upphävande och återkallelse av intyg, förklaringar och andra skriftliga intyg samt ändringar på fordon som avviker från den godkända konstruktionstypen.

§ 5 När denna artikel tillämpas ska tekniska expertutskottet beakta de register som uppförts av deltagande stater och regionala organisationer för att minska onödiga bördor på de inblandade parterna, såsom regionala organisationer, deltagande stater, behöriga myndigheter och industrin. För att också minnera kostnaderna för organisationen och uppnå ett sammanhängande register-system ska alla inblandade parter koordinera sina planer och utvecklingen av sådana register som omfattas av dessa enhetliga rättsregler med organisationen.

§ 6 Uppgifterna som registerats i databasen ska anses vara prima facie bevisning för ett tekniskt godkännande av ett järnvägsfordon.

§ 7 Tekniska expertutskottet får besluta att kostnaderna för att uppföra och hålla databasen ska täckas av användarna, helt eller delvis; lämnande av uppgifter

ou partie par les utilisateurs; la fourniture et la modification des données seront gratuites, leur consultation pouvant par contre faire l'objet d'une taxation.

supplying and amending data shall be free of charge, whereas consulting data may be subject to a fee.

och ändring av uppgifter ska vara gratis, medan att få ut uppgifter kan vara avgiftsbelagt.

Article 14
Inscriptions et signes

§ 1 Les véhicules ferroviaires admis à la circulation doivent porter:

- a) un signe, qui établit clairement qu'ils ont été admis à la circulation en trafic international conformément aux présentes Règles uniformes, et
- b) les autres inscriptions et signes prescrits dans les PTU, y compris un code d'identification unique (le numéro du véhicule).

L'autorité compétente octroyant l'admission à l'exploitation est tenue de s'assurer qu'un code d'identification alphanumérique a été assigné à chaque véhicule. Ce code, qui inclut le code du pays du premier Etat ayant admis le véhicule, doit être marqué sur chaque véhicule et être entré dans le Registre national des véhicules (NVR) de cet Etat, ainsi que l'exige l'article 13.

§ 2 La Commission d'experts techniques fixe le signe prévu au § 1, lettre a) ainsi que les délais de transition pendant lesquels les véhicules ferroviaires admis à la circulation en trafic international peuvent porter des inscriptions et signes dérogeant à ceux prescrits selon le § 1.

Article 15
Maintenance

§ 1 Les véhicules ferroviaires et les autres matériels ferroviaires doivent être en bon état d'entretien de façon à se conformer aux dispositions spécifiées dans les PTU et à y

Article 14
Inscriptions and signs

§ 1 Railway vehicles admitted to operation must bear

- a) a sign, which establishes clearly that they have been admitted to operation in international traffic according to these Uniform Rules, and
- b) the other inscriptions and signs prescribed in the UTP, including a unique identification code (the vehicle number).

The competent authority which grants the admission to operation is responsible for ensuring that the alphanumeric identification code is assigned to each vehicle. This code, which shall include the country code of the (first) admitting State, must be marked on each vehicle and be entered in the National Vehicle Register (NVR) of that State as required according to Article 13.

§ 2 The Committee of Technical Experts shall lay down the sign provided for in § 1 a) and the transitional periods during which the railway vehicles admitted to circulation in international traffic may bear inscriptions and signs derogating from those prescribed in § 1.

Article 15
Maintenance

§ 1 Railway vehicles and other railway material must be in a good state of maintenance in such a way that they comply with the provisions specified in the UTP and satisfy them

Artikel 14
Texter och tecken

§ 1 Järnvägsfordon som har godkänts för drift ska vara försedda med

- a) ett tecken som tydligt anger att de har godkänts för nyttjande i internationell trafik i enlighet med dessa enhetliga rättsregler och
- b) övriga texter och tecken som föreskrivs i UTP:erna, inklusive en unik identifikationskod (fordonsnumret).

Den behöriga myndigheten som beviljar driftsgodkännandet är ansvarig för att den alfanumeriska identifikationskoden anbringas på varje fordon. Denna kod, som ska innehålla landskoden för den (första) godkännande staten, måste märkas på varje fordon och föras in i statens nationella fordonregister (NVR) i enlighet med artikel 13.

§ 2 Tekniska expertutskottet ska fastställa det tecken som avses i § 1 a) och de övergångsperioder under vilka järnvägsfordon som har godkänts för nyttjande i internationell trafik får vara försedda med texter och tecken som avviker från dem som är föreskrivna enligt § 1.

Artikel 15
Underhåll

§ 1 Järnvägsfordon och annan järnvägsmateriel ska vara väl underhållna så att de följer bestämmelserna i UTP:n och permanent uppfyller dem och att deras skick inte på något sätt

satisfaire en permanence, et de façon à ce que leur état ne compromette en aucune manière la sécurité d'exploitation et ne nuise pas à l'infrastructure, à l'environnement et à la santé publique lors de leur circulation ou de leur utilisation en trafic international. A cet effet, les véhicules ferroviaires et les autres matériels ferroviaires doivent être disponibles pour l'entretien, les inspections et la maintenance et être soumis à l'entretien, aux inspections et à la maintenance tels que prescrits dans le fichier de maintenance joint au certificat d'exploitation, dans les PTU, dans les conditions particulières d'admission conformément à l'article 7a et dans les dispositions contenues dans le RID.

§ 2 Une entité chargée de la maintenance (ECM) est assignée à chaque véhicule avant son admission à l'exploitation ou son utilisation sur le réseau, et enregistrée dans la banque de données prévue à l'article 13. Une entreprise ferroviaire, un gestionnaire d'infrastructure ou un détenteur peut être une ECM. L'ECM garantit, au moyen d'un système de maintenance, que les véhicules dont la maintenance lui a été confiée sont aptes à circuler en toute sécurité. L'ECM effectue elle-même la maintenance ou la sous-traite à des ateliers de maintenance.

L'ECM pour un wagon de marchandises doit détenir un certificat valide délivré par un contrôleur externe accrédité/reconnu dans l'un des Etats parties.

La Commission d'experts techniques adopte des règles détaillées complémentaires concernant la certification et le contrôle des ECM, les contrôleurs

permanently and that their condition would not in any way compromise operational safety and would not harm the infrastructure, environment and public health by their circulation or their use in international traffic. To that end, railway vehicles and other railway material must be made available for and undergo the service, inspections and maintenance as prescribed in the Maintenance File attached to the Certificate of Operation, the UTP, the special conditions of an admission pursuant to Article 7a and in the provisions contained in RID.

§ 2 Each railway vehicle, before it is admitted to operation or used on the network, shall have an entity in charge of maintenance (ECM) assigned to it and this entity shall be registered in the data bank referred to in Article 13. A railway undertaking, an infrastructure manager or a keeper may be an ECM. The ECM shall ensure that the vehicles for which it is in charge of maintenance are in a safe state of running by means of a system of maintenance. The ECM shall carry out the maintenance itself or make use of contracted maintenance workshops.

The ECM for a freight wagon must hold a valid certificate issued by an external auditor accredited/recognised in one of the Contracting States.

The Committee of Technical Experts shall adopt further detailed rules for certification and auditing of ECM, for accredited/recognised auditors, their accreditation/

äventyrar driftsäkerheten eller skadar infrastrukturen, miljön och folkhälsan när de används i internationell trafik. Järnvägsfordonen ska för detta ändamål underkastas den översyn, de inspektioner och det underhåll som föreskrivs i i underhållsjournalen som bifogats driftsintyget, UTP:n, i de särskilda villkoren för godkännande enligt artikel 7a eller i föreskrifter som ingår i RID.

§ 2 Innan ett fordon godkänns för drift eller nyttjande i järnvägsnätet, ska det tilldelas en underhållsansvarig enhet (ECM) och denna enhet ska vara registrerad i databasen enligt artikel 13. Ett järnvägsföretag, en infrastrukturförvaltare eller en innehavare kan vara en ECM. ECM ska se till att fordonen, för vars underhåll den ansvarar, är i säkert skick genom ett system för underhåll. ECM ska utföra underhållet själv eller anlita kontrakterade underhållsverkstäder.

ECM för en godsvagn måste vara certifierad av en extern revisor ackrediterad eller erkänd i någon deltagande stat.

Tekniska expertutskottet ska anta ytterligare detaljerade regler avseende certifiering och revision av ECM, avseende ackrediterade/erkända revisorer,

accrédités/ reconnus, leur accréditation/reconnaissance ainsi que les contrôles et certificats de contrôle. Lesdites règles précisent si elles sont équivalentes aux critères applicables au système de certification des ECM adoptés au sein de la Communauté européenne ou dans les Etats appliquant la législation communautaire par suite d'accords internationaux conclus avec la Communauté européenne.

Lesdites règles, qui englobent également des règles relatives au retrait et à la suspension des certificats et accréditations, sont définies dans une Annexe aux présentes Règles uniformes dont elles forment partie intégrante.

§ 3 Un exploitant ferroviaire est responsable de la circulation, en toute sécurité, de ses trains, et doit veiller à ce que les véhicules en circulation soient convenablement entretenus. L'ECM doit par conséquent garantir que des informations fiables concernant les données et processus de maintenance soient mises à la disposition de l'exploitant ferroviaire, et l'exploitant ferroviaire doit fournir à l'ECM, en temps utile, les données et informations concernant l'exploitation de ses véhicules et des autres matériels ferroviaires dont l'ECM est chargée. Dans les deux cas, les données et informations en question sont spécifiées dans l'Annexe mentionnée au § 2.

§ 4 L'ECM d'un véhicule admis établit et tient à jour un fichier de relevé de maintenance relatif au dit véhicule. Le relevé est tenu à la disposition de l'autorité nationale compétente qui peut le contrôler.

recognition, the audits and audit certificates. The rules shall indicate whether they are equivalent to the criteria related to the ECM certification system adopted in the European Community or in the States which apply Community legislation as a result of international agreements with the European Community.

These rules, which shall also include rules for the withdrawal and suspension of certificates and accreditations, shall be defined in an Annex to these Uniform Rules and shall form an integral part thereof.

§ 3 An operating railway undertaking is responsible for the safe operation of its trains and shall ensure that vehicles carried are properly maintained. Therefore, the ECM must ensure that reliable information about maintenance processes and data are available for the operating railway undertaking, and the operating railway undertaking must in due time provide the ECM with information and data concerning its operation of the vehicles and other railway material for which the ECM is in charge. In both cases the information and data in question shall be specified in the Annex indicated in § 2.

§ 4 The ECM of an admitted vehicle shall keep and update a Maintenance Record File for that vehicle. The file shall be available for inspection by the competent national authority.

deras ackreditering/erkännande, revisionsrapporterna och revisionsintygen. Dessa regler ska ange huruvida de motsvarar de krav på ECM som antagits i Europeiska gemenskapen eller i stater som tillämpar gemenskapsrätt som en följd av ett internationellt avtal med gemenskapen.

Dessa regler, som också ska innehålla regler för återkallelse och upphävande av certifiering och ackreditering, ska definieras i en bilaga till dessa enhetliga rättsregler och ska utgöra en del av dem.

§ 3 Ett järnvägsföretag är ansvarigt för den säkra driften av sina tåg och ska se till att de fordon som används är tillräckligt underhållna. ECM måste därför se till att tillförlitlig information om underhållsprocesser och underhållsdata finns tillgänglig för järnvägsföretaget och detta järnvägsföretag måste i tid förse ECM med information och uppgifter rörande driften av fordonen och annan järnvägsmateriel som ECM är ansvarig för. I båda fallen ska informationen och uppgifterna i fråga anges i bilagan enligt § 2.

§ 4 Ett godkänt fordons ECM ska hålla och uppdatera en journal för underhållshistorik för det fordonet. Förteckningen ska vara tillgänglig för inspektion av den behöriga nationella myndigheten.

§ 5 La Commission d'experts techniques peut adopter des directives ou réglementations sur la certification et le contrôle des ateliers de maintenance et la reconnaissance mutuelle des certificats et contrôles. Les réglementations prévues au présent paragraphe sont définies dans une Annexe aux présentes Règles uniformes dont elles font partie intégrante, et sont publiées sur le site Web de l'Organisation.

Article 16

Incidents, accidents et avaries graves

§ 1 En cas d'incident, d'accident ou d'avarie grave de véhicules ferroviaires, l'ensemble des parties impliquées (les gestionnaires de l'infrastructure, les détenteurs, l'ECM, les entreprises ferroviaires concernées et, le cas échéant, d'autres acteurs) sont tenus:

- a) de prendre, sans délai, toutes les mesures nécessaires pour assurer la sécurité du trafic ferroviaire, le respect de l'environnement et la santé publique, et
- b) d'établir les causes de l'incident, de l'accident ou de l'avarie grave.

§ 1a Les mesures prévues au § 1 doivent être coordonnées. Une telle coordination est du ressort du gestionnaire d'infrastructure, sauf stipulation contraire des dispositions en vigueur dans l'Etat en question. Outre le devoir d'enquête imposé aux parties impliquées, l'Etat partie peut exiger qu'une enquête indépendante soit menée.

§ 2 Est considéré comme gravement avarié un véhicule qui ne peut plus être réparé par une opération de peu d'importance qui lui permettrait d'être intégré dans un train et de circuler sur

§ 5 The Committee of Technical Experts may adopt guidelines or regulations on the certification and auditing of maintenance workshops and the mutual recognition of the certificates and audits. Regulations according to this paragraph shall be defined in an Annex to these Uniform Rules and shall form an integral part thereof and be published on the website of the Organisation.

Article 16

Accidents, incidents and severe damage

§ 1 In case of accident, incident or severe damage to railway vehicles, all parties involved (the infrastructure managers, the keepers, the ECM, the railway undertakings concerned and possible others), shall be required

- a) to take, without delay, all necessary measures to ensure the safety of railway traffic, respect for the environment and public health and
- b) to establish the causes of the accident, the incident or the severe damage.

§ 1a The measures according to § 1 must be coordinated. Such coordination is the obligation of the infrastructure manager unless otherwise prescribed by provisions in force in the State in question. In addition to the duty of investigation placed upon the parties involved, the Contracting State may require an independent investigation to be carried out.

§ 2 A vehicle shall be considered severely damaged when it cannot be repaired by a simple operation which would allow it to be joined in a train and to circulate on its own wheels without

§ 5 Tekniska expertutskottet får anta riktlinjer eller bestämmelser om certifieringen och revisionen av underhållsverkstäder och det ömsesidiga erkännandet av intyg och revisionsrapporter. Bestämmelser enligt denna paragraf ska definieras i en bilaga till dessa enhetliga rättsregler och ska utgöra en del av dem och publiceras på organisationens hemsida.

Artikel 16

Tillbud, olyckor och allvarliga skador

§ 1 Vid tillbud, olycka eller allvarlig skada på järnvägsfordon ska alla inblandade parter (infrastrukturförvaltarna, innehavarna, ECM, aktuella järnvägsföretag och, i förekommande fall, andra aktörer) vara skyldiga att

- a) utan dröjsmål vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa järnvägstrafikens säkerhet, hänsyn till miljön och folkhälsan, och
- b) fastställa orsakerna till tillbudet, olyckan eller den allvarliga skadan.

§ 1a Åtgärderna enligt § 1 måste samordnas. Det är infrastrukturförvaltarens skyldighet att samordna, om inte annat förordnats i gällande föreskrifter i den aktuella staten. Utöver skyldigheten att utreda som parterna har, får den deltagande staten kräva att en oberoende utredning ska äga rum.

§ 2 Ett fordon ska anses vara allvarligt skadat när det inte längre kan åtgärdas genom en mindre reparation som gör att det kan ingå i ett tåg och rulla på egna hjul utan fara för

ses propres roues sans danger pour l'exploitation. Si la réparation peut être effectuée en moins de soixante-douze heures ou si les coûts sont inférieurs à 0,18 million de DTS au total, l'avarie n'est pas réputée grave.

§ 3 Les incidents, accidents et avaries graves sont communiqués, sans délai, à l'autorité ou à l'organisme qui a admis le véhicule à la circulation. Cette autorité ou cet organisme peut demander une présentation du véhicule avarié, éventuellement déjà réparé, pour examen de la validité de l'admission à l'exploitation octroyée. Le cas échéant, la procédure concernant l'octroi de l'admission à l'exploitation doit être renouvelée.

§ 4 Les Etats parties tiennent des registres, publient des rapports d'enquête englobant leurs conclusions et recommandations, informent l'autorité chargée de la délivrance des certificats d'homologation et l'Organisation des causes des incidents, accidents et avaries graves en trafic international, qui sont survenus sur leur territoire. La Commission d'experts techniques peut examiner les causes d'incidents, d'accidents et d'avaries graves en trafic international dans le but de faire évoluer, si possible, les prescriptions de construction et d'exploitation des véhicules ferroviaires et d'autres matériels ferroviaires contenues dans les PTU, et peut, si nécessaire, dans un délai très court, décider d'ordonner aux Etats parties de suspendre les certificats d'exploitation, les certificats de type de conception ou les déclarations délivrées concernées.

§ 5 La Commission d'experts techniques peut élaborer et

danger for the operations. If the repair can be carried out in less than 72 hours or the cost is less than 0.18 million SDR in total, the damage shall not be considered as severe.

§ 3 The accidents, incidents and severe damage shall be notified, without delay, to the authority or body which admitted the vehicle to circulation. That authority or body may require the damaged vehicle to be presented, possibly already repaired, for examination of the validity of the admission to operation which has been granted. If appropriate, the procedure concerning the grant of admission to operation must be repeated.

§ 4 The Contracting States shall keep records, publish investigation reports including their findings and recommendations, inform the approval certificate issuing authority and the Organisation of the causes of accidents, incidents and severe damage in international traffic that occurred on their territory. The Committee of Technical Experts may examine the causes of serious accidents and incidents or severe damage in international traffic with a view possibly to developing the construction and operation prescriptions for railway vehicles and other railway material contained in the UTP and may if appropriate decide to instruct the Contracting States within a short time limit to suspend relevant Certificates of Operation, Design Type Certificates or declarations issued.

§ 5 The Committee of Technical Experts may prepare and adopt

driften. Om reparationen kan utföras på mindre än 72 timmar eller om kostnaden är lägre än 0,18 miljoner SDR ska inte skadan anses som allvarlig.

§ 3 Tillbud, olyckor och allvarliga skador ska utan dröjsmål meddelas den myndighet eller organ som har godkänt fordonet för trafik. Denna myndighet eller detta organ kan begära att det skadade fordonet, eventuellt redan reparerat, ska visas upp för prövning av giltigheten av det beviljade godkännandet för drift. Vid behov ska förfarandet för beviljande av godkännande för drift upprepas.

§ 4 De deltagande staterna ska föra en förteckning, publicera utredningsrapporter, inklusive vad de funnit och rekommenderat, informera den utfärdande godkännandemyndigheten och organisationen om orsakerna till tillbud, olyckor och allvarlig skada i internationell trafik som inträffat på deras territorium. Tekniska expertutskottet får undersöka orsakerna till allvarliga olyckor och tillbud eller allvarlig skada i internationell trafik, för att på så sätt utveckla föreskrifter för konstruktion och drift av järnvägsfordon och annan järnvägsmateriel i UTP:erna och får, om det finns lämpligt, besluta att beordra den deltagande staten att inom en kort tid upphäva relevanta driftsintyg, konstruktionstypsintyg eller förklaringar som utfärdats.

§ 5 Tekniska expertutskottet får utarbeta och anta ytterligare

adopter des règles contraignantes complémentaires concernant l'enquête d'incidents, d'accidents et d'avaries graves et des spécifications concernant les organismes d'enquête indépendants d'un Etat ainsi que la forme et le fond des rapports. Elle peut aussi modifier les valeurs/nombres prévus au § 2 et à l'article 2, lettre ff).

further mandatory rules concerning the investigation of serious accidents, incidents and severe damage, requirements concerning independent State investigation bodies and the form and content of reports. It may also change the values/numbers in § 2 and in Article 2 ff).

tvingande regler om utredning av tillbud, olyckor, allvarlig skada, krav rörande oberoende statliga utredningsorgan och utformningen av och innehållet i rapporter. Det kan också ändra värdet/siffrorna i § 2 och artikel 2 ff).

Article 17
Immobilisation et refus des véhicules

§ 1 Une autorité compétente, une autre entreprise de transport ferroviaire ou un gestionnaire d'infrastructure ne peut pas refuser ou immobiliser des véhicules ferroviaires en vue d'empêcher leur circulation sur des infrastructures ferroviaires compatibles si les présentes Règles uniformes, les prescriptions contenues dans les PTU, les éventuelles conditions particulières d'admission définies par l'autorité d'admission ainsi que les prescriptions de construction et d'exploitation contenues dans le RID, sont respectées.

Article 17
Immobilisation and rejection of vehicles

§ 1 A competent authority, another rail transport undertaking or an infrastructure manager may not reject or immobilise railway vehicles to prevent them from running on compatible railway infrastructures if these Uniform Rules, the prescriptions contained in the UTP, the special conditions, if any, for the admission set out by the admitting authority as well as the construction and operation prescriptions contained in RID, are complied with.

Artikel 17
Rätt att stoppa och avvisa fordon

§ 1 En behörig myndighet, ett annat järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare får inte avvisa eller stoppa järnvägsfordon för att hindra deras drift på kompatibel järnvägsinfrastruktur när dessa enhetliga rättsregler, föreskrifterna i UTP:erna, de eventuella särskilda villkoren för godkännande som satts upp av den godkännande myndigheten och konstruktions- och driftsföreskrifterna i RID har iakttagits.

§ 2 Le droit d'une autorité compétente d'inspecter et d'immobiliser un véhicule n'est pas affecté en cas de présomption de non-respect du § 1 ; toutefois, l'examen visant à obtenir la certitude devra être effectué aussi rapidement que possible, et en tous cas, dans un délai de vingt-quatre heures.

§ 2 The right of a competent authority to inspect and immobilise a vehicle is not affected if non-compliance with § 1 is suspected, but the examination to establish certainty should be carried out as quickly as possible and in any case within 24 hours.

§ 2 Den rätt en behörig myndighet har att inspektera och stoppa ett fordon påverkas inte av om det misstänks att § 1 inte efterlevs, men en undersökning för att säkerställa läget bör utföras så snart som möjligt och allra senast inom 24 timmar.

§ 3 Néanmoins, si un Etat partie ne suspend, ni ne retire un certificat dans le délai imparti conformément à l'article 5, § 7 ou à l'article 16, § 4, d'autres Etats parties sont habilités à refuser ou à immobiliser le/les véhicule(s) en question.

§ 3 However, if a Contracting State does not suspend or withdraw a certificate within the limit indicated according to Article 5 § 7 or Article 16 § 4, other Contracting States are entitled to reject or immobilise the vehicle(s) in question.

§ 3 Om en deltagande stat inte upphäver eller återkallar ett intyg inom den tid som anges i artikel 5 § 7 eller artikel 16 § 4, har andra deltagande stater rätt att avvisa eller stoppa fordonet/-n i fråga.

Article 18
Non-respect des prescriptions

§ 1 Sous réserve du § 2 et de l'article 10a, § 4, lettre c), les conséquences juridiques résultant du non-respect des présentes Règles uniformes et des PTU sont réglées par les dispositions en vigueur dans l'Etat partie dont l'autorité compétente a accordé l'admission à l'exploitation, y compris les règles relatives aux conflits de lois.

§ 2 Les conséquences en droit civil et pénal résultant du non-respect des présentes Règles uniformes et des PTU sont réglées, en ce qui concerne l'infrastructure, par les dispositions en vigueur dans l'Etat partie dans lequel le gestionnaire de l'infrastructure à son siège, y compris les règles relatives aux conflits de lois.

Article 19
Dispositions transitoires

§ 1 L'article 3, § 1 s'applique aux véhicules existants, renouvelés et réaménagés. Des dispositions transitoires sont prescrites dans le présent article pour les véhicules qui ont été homologués pour le trafic international en vertu des RIV, RIC ou autres accords internationaux pertinents, et qui font l'objet d'un marquage correspondant.

§ 2 A la date d'entrée en vigueur des présentes Règles uniformes, les véhicules existants portant le marquage RIV ou RIC comme preuve de leur conformité actuelle aux dispositions techniques de l'accord RIV 2000 (édition révisée du 1er janvier 2004) ou de l'accord RIC respectivement, sont réputés admis à circuler sur les réseaux des Etats parties en fonction de leur

Article 18
Non-compliance with the prescriptions

§ 1 Subject to § 2 and Article 10 a § 4 c), the legal consequences resulting from failure to comply with these Uniform Rules and the UTP, shall be regulated by the provisions in force in the Contracting State of which the competent authority has granted the first admission to operation, including the rules relating to conflict of laws.

§ 2 The consequences in civil and penal law resulting from failure to comply with these Uniform Rules and the UTP, shall be regulated, so far as concerns the infrastructure, by the provisions in force in the Contracting State in which the infrastructure manager has his place of business, including the rules relating to conflict of laws.

Article 19
Transitional provisions

§ 1 Article 3 § 1 applies to upgraded, renewed and existing vehicles. For vehicles which have been approved for international traffic under RIV, RIC or other pertinent international agreements and which are marked accordingly, transitional provisions are prescribed in this Article.

§ 2 At the time of entry into force of these Uniform Rules, existing vehicles marked with RIV or RIC as proof of current compliance with the technical provisions of the RIV 2000 agreement (revised edition of 1 January 2004) or the RIC agreement respectively, shall be deemed to be admitted to operation on the networks of the Contracting States in accordance

Artikel 18
Åsidosättande av föreskrifter

§ 1 Om inte annat följer av § 2 och av artikel 10a § 4 c ska de rättsliga påföljderna vid åsidosättande av dessa enhetliga rättsregler och av UTP:erna regleras enligt nationell rätt i den deltagande stat vars behöriga myndighet har beviljat det första godkännandet för drift, inbegripet dess lagvalsregler.

§ 2 De civil- och straffrättsliga påföljderna vid åsidosättande av dessa enhetliga rättsregler och UTP:erna ska i fråga om infrastruktur regleras enligt gällande bestämmelser i den deltagande stat där infrastrukturförvaltaren har säte, inbegripet dess lagvalsregler.

Artikel 19
Övergångsbestämmelser

§ 1 Artikel 3 § 1 tillämpas på uppgraderade, förnyade och befintliga fordon. För fordon som har godkänts för internationell trafik enligt RIV, RIC eller andra relevanta internationella avtal och som är märkta i enlighet härmed, finns övergångsbestämmelser i denna artikel.

§ 2 När dessa enhetliga rättsregler träder i kraft ska befintliga fordon som är RIV eller RIC-märkta som ett bevis för efterlevnanden av bestämmelserna i RIV 2000-avtalet (den omarbetade versionen av den 1 januari 2004) eller RIC-avtalet, anses som godkända för drift på de deltagande staternas nätverk i enlighet med deras kompatibilitet

compatibilité avec les infrastructures ferroviaires (définie par les marquages sur le wagon) pour lesquelles ils ont été admis par l'un des Etats parties.

§ 2a Les véhicules existants ne portant pas le marquage RIV ou RIC, mais qui ont été admis et dotés d'un marquage conformément aux accords bilatéraux ou multilatéraux entre Etats parties notifiés à l'Organisation sont également réputés admis à circuler sur les réseaux couverts par l'accord concerné.

§ 3 L'admission transitoire conformément aux §§ 2 et 2a est valide jusqu'à ce que le véhicule nécessite une nouvelle admission conformément à l'article 10, § 11.

§ 4 L'inscription RIV, RIC ou autre marquage sur le véhicule accepté par la Commission d'experts techniques, ainsi que les données stockées dans la base de données prévue à l'article 13, sont considérés comme preuves suffisantes de l'homologation. Toute modification non autorisée de ce marquage est considérée comme une fraude et sera réprimée en vertu de la législation nationale.

§ 5 Indépendamment de cette disposition transitoire, le véhicule et sa documentation doivent être conformes aux dispositions des PTU en vigueur concernant le marquage et la maintenance; la conformité aux dispositions du RID en vigueur, si elles sont applicables, doit être également garantie. La Commission d'experts techniques peut également décider que des dispositions relatives à la sécurité, introduites dans les PTU, doivent être respectées dans un certain délai, indépendamment de toute disposition transitoire.

with their compatibility with the railway infrastructures (in respect of the markings on the wagon) for which it is admitted by one of the Contracting States.

§ 2a Existing vehicles not marked RIV or RIC but admitted and marked according to bilateral or multilateral agreements between Contracting States notified to the Organisation shall also be deemed to be admitted to operation on the networks covered by the agreement.

§ 3 The transitional admission according to §§ 2 and 2a is valid until the vehicle requires a new admission according to Article 10 § 11.

§ 4 The inscription RIV, RIC, or another marking on the vehicle accepted by the Committee of Technical Experts, together with the data stored in the database indicated in Article 13, shall be considered as sufficient proof of the approval. Unauthorised changing of this marking shall be considered as fraud and prosecuted according to national law.

§ 5 Regardless of this transitional provision, the vehicle and its documentation shall comply with the provisions in force of the UTP concerning marking and maintenance; compliance with the provisions of RID in force shall also be ensured, where applicable. The Committee of Technical Experts may also decide that safetybased provisions introduced in the UTP shall be complied with within a certain deadline regardless of any transitional provisions.

med den järnvägsinfrastruktur (såsom märkningen på vagnen visar) som den godkännts för av en av de deltagande staterna.

§ 2a Befintliga fordon som inte är RIV- eller RIC-märkta utan godkända och märkta i enlighet med bi- eller multilaterala avtal mellan deltagande stater som organisationen underrättats om, ska också anses som godkända för drift på de nätverk som omfattas av avtalet.

§ 3 Godkännandet för en övergångsperiod enligt 2–2a §§ är giltigt till dess fordonet behöver ett nytt godkännande enligt artikel 10 § 11.

§ 4 Texterna RIV, RIC eller annan märkning som godkännts av tekniska expertutskottet ska, tillsammans med de uppgifter som finns i databasen enligt artikel 13, anses utgöra tillräckligt bevis om godkännandet. Icke auktoriserade ändringar av denna märkning ska anses utgöra bedrägeri och bestraffas i enlighet med nationell rätt.

§ 5 Oberoende av denna övergångsbestämmelse, ska fordonet och dess dokument efterkomma gällande bestämmelser om märkning och underhåll i UTP:erna; i förekommande fall ska efterlevnad av bestämmelserna i RID också garanteras. Tekniska expertutskottet får också besluta att UTP:ernas säkerhetsbestämmelser måste uppfyllas inom en särskild tid, oberoende av alla övergångsbestämmelser.

§ 6 Les véhicules existants ne rentrant pas dans le champ d'application des §§ 2 et 2a peuvent être admis à l'exploitation sur requête d'un demandeur à l'autorité compétente. Cette dernière peut exiger du demandeur des informations techniques complémentaires, c'est-à-dire une analyse de risque et/ou des tests du véhicule, avant d'octroyer une admission d'exploitation complémentaire. Néanmoins, les autorités compétentes doivent prendre pleinement en compte le tableau d'équivalence prévu à l'article 13 des Règles uniformes APTU.

§ 7 La Commission d'experts techniques peut adopter d'autres dispositions transitoires.

*Article 20
Différends*

Les différends relatifs à l'admission technique de véhicules ferroviaires et d'autres matériels ferroviaires destinés à être utilisés en trafic international, peuvent être portés devant la Commission d'experts techniques s'ils n'ont pas été réglés par voie de négociation directe entre les parties impliquées. De tels différends peuvent également être soumis au tribunal arbitral, conformément à la procédure prévue au Titre V de la Convention.

§ 6 Existing vehicles which are not covered by the scope of §§ 2 and 2a can be admitted to operation upon the request of an applicant to a competent authority. The latter may request additional technical information from the applicant, risk analysis and/or vehicle tests before granting a complementary admission to operation. However the competent authorities shall take full account of the equivalence table referred to in Article 13 of the APTU Uniform Rules.

§ 7 The Committee of Technical Experts may adopt other transitional provisions.

*Article 20
Disputes*

Disputes relating to the technical admission of railway vehicles and other railway material intended to be used in international traffic, may be dealt with by the Committee of Technical Experts if there is no resolution by direct negotiation between the parties involved. Such disputes may also be submitted, in accordance with the procedure specified in Title V of the Convention, to the Arbitration Tribunal.

§ 6 Befintliga fordon som inte omfattas av 2–2a §§ kan godkännas för drift på ansökan till en behörig myndighet. Den senare får begära ytterligare teknisk information från sökande, riskanalys och/eller fordonstest innan ett kompletterande driftsgodkännande beviljas. Den behöriga myndigheten måste dock ta full hänsyn till jämförelsetabellen som anges i artikel 13 i de enhetliga rättsreglerna APTU.

§ 7 Tekniska expertutskottet får anta andra övergångsbestämmelser.

*Artikel 20
Tvister*

Tvister om det tekniska godkännandet av fordon och annan järnvägsmateriel avsedda att nyttjas i internationell trafik kan hänskjutas till tekniska expertutskottet, om inte parterna har lyckats lösa den genom direkt uppgörelse. Sådana tvister kan även underställas en skiljenämnd enligt det förfarande som anges i avdelning V i fördraget.

Statens offentliga utredningar 2014

Kronologisk förteckning

1. Vissa bostadsbeskattningsfrågor. Fi.
2. Framtidens valfrihetssystem
– inom socialtjänsten. S.
3. Boende utanför det egna hemmet
– placeringsformer för barn och unga. S.
4. Det måste gå att lita på konsument-
skyddet. Ju.
5. Staten får inte abdikera
– om kommunaliseringen av den svenska
skolan. U.
6. Män och jämställdhet. U.
7. Skärpta straff för vapenbrott. Ju.
8. Översyn av statsskuldspolitiken. Fi.
9. Förändrad assistansersättning
– en översyn av ersättningsystemet. S.
10. Ett steg vidare – nya regler och åtgärder
för att främja vidareutnyttjande
av handlingar. S.
11. Kunskapsläget på kärnavfallsområdet
2014. Forskningsdebatt, alternativ och
beslutsfattande. M.
12. Utvärdera för utveckling – om utvärdering
av skolpolitiska reformer. U.
13. En digital agenda i människans tjänst
– en ljusnande framtid kan bli vår. N.
14. Effektiv och rättssäker
PBL-överprövning. S.
15. Investeringsplanering för försvarsmateriel
En ny planerings-, besluts- och
uppföljningsprocess. Fö.
16. Det ska vara lätt att göra rätt
Åtgärder mot felaktiga utbetalningar
inom den arbetsmarknadspolitiska
verksamheten. A.
17. Genomförande av Seveso III-direktivet.
Fö.
18. Straffskalorna för allvarliga våldsbrott. Ju.
19. Yrkeskvalifikationsdirektivet – ett samlat
genomförande. U.
20. Läkemedel för särskilda behov. S.
21. Bredband för Sverige in i framtiden. N.
22. Genomförande av EU:s nya
redovisningsdirektiv. Ju.
23. Rätt information på rätt plats i rätt tid.
Del 1, 2 och 3. S.
24. Olycksregister och djupstudier på
transportområdet. N.
25. Internationella rättsförhållanden rörande
arv. Ju.
26. Tillträde till COTIF 1999. Ju.

Statens offentliga utredningar 2014

Systematisk förteckning

Justitiedepartementet

Det måste gå att lita på konsumentskyddet. [4]

Skärpta straff för vapenbrott. [7]

Straffskalorna för allvarliga våldsbrott. [18]

Genomförande av EU:s nya redovisningsdirektiv. [22]

Internationella rättsförhållanden rörande arv. [25]

Tillträde till COTIF 1999. [26]

Försvarsdepartementet

Investeringsplanering för försvarsmateriel

En ny planerings-, besluts- och uppföljningsprocess. [15]

Genomförande av Seveso III-direktivet. [17]

Socialdepartementet

Framtidens valfrihetssystem

– inom socialtjänsten. [2]

Boende utanför det egna hemmet

– placeringsformer för barn och unga. [3]

Förändrad assistansersättning

– en översyn av ersättningssystemet. [9]

Ett steg vidare – nya regler och åtgärder för att främja vidareutnyttjande av handlingar.

[10]

Effektiv och rättssäker PBL-överprövning.

[14]

Läkemedel för särskilda behov. [20]

Rätt information på rätt plats i rätt tid. Del 1, 2 och 3. [23]

Finansdepartementet

Vissa bostadsbeskattningsfrågor. [1]

Översyn av statsskuldspolitiken. [8]

Utbildningsdepartementet

Staten får inte abdikera

– om kommunaliseringen av den svenska skolan. [5]

Män och jämställdhet. [6]

Utvärdera för utveckling – om utvärdering av skolpolitiska reformer. [12]

Yrkeskvalifikationsdirektivet – ett samlat genomförande. [19]

Miljödepartementet

Kunskapsläget på kärnavfallsområdet

2014. Forskningsdebatt, alternativ och beslutsfattande. [11]

Näringsdepartementet

En digital agenda i människans tjänst

– en ljusnande framtid kan bli vår. [13]

Bredband för Sverige in i framtiden. [21]

Olycksregister och djupstudier på transportområdet. [24]

Arbetsmarknadsdepartementet

Det ska vara lätt att göra rätt

Åtgärder mot felaktiga utbetalningar inom den arbetsmarknadspolitiska verksamheten. [16]