



Regeringens proposition

1990/91:43

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

Prop.
1990/91:43

Regeringen föreslår riksdagen att anta de förslag som har tagits upp i bifogade utdrag ur regeringsprotokollet den 4 oktober 1990.

På regeringens vägnar

Ingvar Carlsson

Laila Freivalds

Propositionens huvudsakliga innehåll

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

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

Revisionsutskottet beslöt i december 1989 om ändringar i de bihang till COTIF som reglerar befordran av resande och resgods resp. av gods. Riksdagen har godkänt att Sverige inte gör några invändningar mot ändringarna (prop. 1989/90:120, LU40, rskr. 251). Inte heller någon annan medlemsstat har anmält invändning mot ändringarna. Dessa träder därför i kraft den 1 januari 1991.

I propositionen föreslås att ändringarna i COTIF införlivas med svensk rätt.

Vidare föreslås att med stöd av 10 kap. 5 § andra stycket regeringsformen framtida ändringar i fördraget som beslutas av revisionsutskottet automatiskt skall gälla som svensk rätt.

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

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

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

1 §

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

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

2 §

I fråga om sådan internationell järnvägsbefordran av resande som avses i bihang A till fördraget gäller bihanget i dess franska lydelse som svensk lag. Beträffande ansvarigheten för skada vid befordran av resande gäller dock 1 och 2 kap. järnvägstrafiklagen (1985:192) i stället för motsvarande bestämmelser i bihang A.

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

3 §

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

I fråga om sådan internationell järnvägsbefordran av gods som avses i bihang B till fördraget gäller som svensk lag bihanget, med undantag av bestämmelserna i bilaga I (RID), i dess franska lydelse efter ändring enligt det beslutsprotokoll som nämns i 2 §.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1991.

**CONVENTION
RELATIVE AUX TRANSPORTS
INTERNATIONAL FERROVI-
AIRES (COTIF)**

**FÖRDRAG
OM INTERNATIONELL JÄRN-
VÄGSTRAFIK (COTIF)**

PROTOCOLE DES DECISIONS

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

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

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

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

La Commission de révision décide les modifications suivantes:

Article 17 CIV

Le § 3 est supprimé.

Article 19 CIV

Cet article a la teneur suivante:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

”c) le jour et l’heure de la remise;”

Article 25 CIV.

Le texte du § 4 est modifié comme suit:

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

Article 38 CIV

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

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

Article 41 CIV

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

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

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

Article 43 CIV

Le texte du § 3 est modifié comme suit:

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

Le texte du § 4 est modifié comme suit:

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

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

Article 11 CIM

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

§ 1 ne concerne que le texte allemand

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

Article 12 CIM

Le § 2 a la teneur suivante:

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

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

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

Article 14 CIM

Le § 8 est supprimé.

Article 19 CIM

Le § 5 a la teneur suivante:

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

Le § 6 est supprimé.

Article 24 CIM

Le § 1 a la teneur suivante:

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

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

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

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

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

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

Le § 2 est supprimé.

Le § 3 devient § 2.

Le § 4 devient § 3.

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

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

Article 27 CIM

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

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

a) pour les wagons complets:

délai d'expédition 12 heures;

délai de transport, par fraction indivisible de

400 km 24 heures;

b) pour les envois de détail

délai d'expédition 24 heures;

délai de transport, par fraction indivisible de

200 km 24 heures.

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

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

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

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

b) envois empruntant:

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

2. la mer ou les voies navigables intérieures,

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

c) ...

d) ..."

Le § 6 a la teneur suivante:

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

Le § 8 a la teneur suivante:

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

Le deuxième alinéa du § 9 est supprimé.

Article 29 CIM

Le § 1 a la teneur suivante:

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

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

Article 30 CIM

Le texte du § 2 est modifié comme suit:

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

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

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

Article 31 CIM

Le texte du § 2 est modifié comme suit:

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

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

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

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

Article 33 CIM

Le texte du § 4 est modifié comme suit:

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

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

Prop. 1990/91: 43

Article 34 CIM

Le texte du § 1 est modifié comme suit:

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

Le texte du § 2 est modifié comme suit:

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

Le § 5 est supprimé.

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

Article 38 CIM

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

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

Article 41 CIM

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

"§ 1 ...

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

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

Le texte du § 4 est modifié comme suit:

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

Article 45 CIM

L'alinéa premier a la teneur suivante:

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

Les §§ 2 et 3 ont la teneur suivante:

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

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

Article 65 CIM

Les §§ 1 et 2 ont la teneur suivante:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

BESLUTSPROTOKOLL

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

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

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

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

Revisionsutskottet beslutar om följande ändringar.

Artikel 17 CIV

§ 3 stryks.

Artikel 19 CIV

Denna artikel lyder som följer.

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

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

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

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

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

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

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

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

Artikel 20 CIV

Lydelsen av § 4 c) ändras enligt följande:

”c) dagen och timmen för inlämnandet;”

Artikel 25 CIV

Lydelsen av § 4 ändras enligt följande:

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

Artikel 38 CIV

Lydelsen av § 1 a) ändras enligt följande:

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

Artikel 41 CIV

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

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

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

Artikel 43 CIV

Lydelsen av § 3 ändras enligt följande:

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

Artikel 3 CIM

Lydelsen av § 4 ändras enligt följande:

”§ 4 Om en behörig myndighet har föreskrivit att

a) trafiken varaktigt eller tillfälligt skall inställas eller inskränkas,
b) vissa sändningar inte får befordras eller får befordras endast på vissa villkor,

c) *visst gods skall ha företräde till befordran,*

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

Artikel 11 CIM

Lydelsen av §§ 1 och 2 ändras enligt följande:

”§ 1 Berör endast den tyska texten.

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

Artikel 12 CIM

§ 2 lyder som följer:

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

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

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

Artikel 14 CIM

§ 8 stryks.

Artikel 19 CIM

§ 5 lyder som följer:

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

§ 6 stryks.

Artikel 24 CIM

§ 1 lyder som följer:

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

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

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

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

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

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

§ 2 stryks.

§ 3 blir § 2.

§ 4 blir § 3.

§ 5 blir § 4 och lyder som följer:

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

Artikel 27 CIM

§§ 2, 3 och 4 lyder som följer:

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

a) för hela vagnslaster:

expedieringsfrist	12 timmar,
befordringsfrist för varje påbörjad sträcka av 400 km	24 timmar;

b) för styckegodssändningar:

expedieringsfrist	24 timmar,
befordringsfrist för varje påbörjad sträcka av 200 km	24 timmar.

Samtliga avstånd avser tariffkilometer.

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

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

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

b) för sändningar som befordras:

1. över en linje med avvikande spårvidd,

2. över hav eller på inre vattenvägar,

3. på landsväg, om någon järnvägsförbindelse inte finns.

c) ...

d) ...”

§ 6 lyder som följer:

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

§ 8 lyder som följer:

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

I § 9 stryks ändra stycket.

Artikel 29 CIM

§ 1 lyder som följer:

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

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

Artikel 30 CIM

Lydelsen av § 2 ändras enligt följande:

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

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

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

Artikel 31 CIM

Lydelsen av § 2 ändras enligt följande:

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

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

Lydelsen av § 3 d) ändras enligt följande:

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

Artikel 33 CIM

Lydelsen av § 4 ändras enligt följande:

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

Artikel 34 CIM

Lydelsen av § 1 ändras enligt följande:

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

Lydelsen av § 2 ändras enligt följande:

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

§ 5 stryks.

§§ 6, 7 och 8 blir §§ 5, 6 och 7.

Artikel 38 CIM

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

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

Artikel 41 CIM

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

”§ 1 ...

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

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

Lydelsen av § 4 ändras enligt följande:

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

Artikel 45 CIM

Första stycket lyder som följer:

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

Artikel 59 CIM

§§ 2 och 3 lyder som följer:

”§ 2 Avsändningsjärnvägen svarar för befodringsavgifter och andra

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

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

Artikel 65 CIM

§§ 1 och 2 lyder som följer:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Revisionsutskottet föreslår generalförsamlingen av OTIF följande ändringar:

1 bilaga

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

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

2 Förslag till

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

Härigenom föreskrivs att det i lagen (1985:193) om internationell järnvägstrafik skall införas en ny paragraf, 3 a §, av följande lydelse.

3 a §

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

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1992. Lagen gäller endast sådana ändringar som revisionsutskottet har beslutat efter ikraftträdandet.

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 4 oktober 1990.

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

Föredragande: statsrådet Freivalds

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

1 Inledning

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

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

Ändringar i fördraget kan i vissa hänseenden beslutas av revisionsutskottet inom OTIF. Om inte en tredjedel av medlemsstaterna inom en viss tid har anmält invändning mot beslutet, träder ändringarna i kraft för samtliga medlemsstater vid en bestämd tidpunkt, nämligen första dagen i tolfte månaden efter det att organisationens sekretariat (centralbyrån) lämnade underrättelse om ändringarna. En stat som vill undgå att bli bunden av ändringarna måste säga upp fördraget.

Våren 1989 inleddes ett arbete med att revidera COTIF. Som ett led i revisionsarbetet höll OTIF:s revisionsutskott ett möte i Bern den 14–21

december 1989. Vid detta möte beslöt utskottet om vissa ändringar i CIV och CIM. Centralbyrån underrättade i en skrivelse av den 18 januari 1990 medlemsstaterna om beslutet. Vidare avgav revisionsutskottet förslag till OTIF:s generalförsamling om ändringar i själva fördraget och i centrala civilrättsliga bestämmelser i CIV och CIM.

I prop. 1989/90: 120 om ändring i 1980 års fördrag om internationell järnvägstrafik (COTIF) föreslog regeringen riksdagen att godkänna att Sverige inte skulle anmäla några invändningar mot de ändringar i bihangen till 1980 års fördrag om internationell järnvägstrafik som beslutats vid mötet den 14–21 december 1989 med revisionsutskottet. Riksdagen biföll förslaget i propositionen (1989/90:LU40, rskr. 251).

Inte heller någon annan medlemsstat har inom föreskriven tid anmält invändning mot beslutet. Ändringarna träder därför i kraft för samtliga medlemsstater den 1 januari 1991. Jag avser att nu ta upp de lagändringar som beslutet föranleder.

Som jag framhöll i prop. 1989/90: 120 är den beslutsordning som jag har funnit bör tillämpas i detta ärende ganska tungrodd. Riksdagen har alltså först tagit ställning till om Sverige bör anmäla invändning mot det nu aktuella beslutet (se 10 kap. 2 och 4 §§ regeringsformen, RF). Sedan förutsättningarna för att beslutet skall träda i kraft numera inträtt, har riksdagen att i detta ärende pröva frågan om att med svensk rätt införliva de ändringar som riksdagen redan har godtagit i sak.

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

Enligt min mening finns det anledning att i fortsättningen undvika den omgång som den nuvarande beslutsordningen medför. Jag kommer därför i detta sammanhang att lägga fram förslag om att framtida ändringar i COTIF som har beslutats av revisionsutskottet automatiskt skall få genomslag i svensk rätt.

Att det finns ett behov av ett sådant förenklat förfarande för ändring av COTIF understryks av att revisionsutskottet vid ett andra möte i Bern den 28–31 maj 1990 bl. a. beslutat om vissa ytterligare ändringar i bihangen till fördraget. Centralbyrån har i en skrivelse den 21 juni 1990 underrättat medlemsstaterna om beslutet.

Regeringen beslöt den 13 september 1990 att inhämta lagrådets yttrande över de lagförslag som utarbetats i ärendet. De till lagrådet remitterade förslagen bör fogas till protokollet i detta ärende som *bilaga 1 och 2*.

Lagrådet har den 25 september 1990 yttrat sig över lagförslagen. Yttrandet bör fogas till protokollet som *bilaga 3*.

Jag redovisar lagrådets synpunkter närmare i samband med den allmänna motiveringen (avsnitt 2.2). Jag vill också redan nu säga att jag godtar lagrådets förslag till ändringar beträffande utformningen av 2 och 3 §§ i lagen om internationell järnvägstrafik.

2 Allmän motivering

2.1 Införlivande av ändringarna i COTIF

Mitt förslag: De ändringar av CIV och CIM som har beslutats av revisionsutskottet vid dess möte den 14–21 december 1989 införlivas med svensk rätt.

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

En närmare redogörelse för de viktigare ändringarna i CIV och CIM finns i prop. 1989/90: 120 s. 3 ff.

Sverige har i enlighet med riksdagens godkännande inte anmält några invändningar mot ändringarna. Inte heller någon annan medlemsstat har inom föreskriven tid anmält någon invändning mot revisionsutskottets beslut. Ändringarna träder därför i kraft för samtliga medlemsstater den 1 januari 1991.

Riksdagen har alltså i sak redan godtagit de aktuella ändringarna. Dessa skall nu införlivas med svensk rätt. De befodringsrättsliga bestämmelser som finns i bihangen till COTIF har införlivats i svensk rätt genom inkorporation. Detta innebär att den autentiska konventionstexten i dess franska lydelse har gjorts direkt gällande i Sverige och skall tillämpas av de svenska myndigheterna. Som ett hjälpmedel vid sidan av den autentiska texten har också publicerats en översättning av överenskommelsen till svenska. Det nu aktuella revisionsprotokollet jämte en svensk översättning bör alltså fogas som en bilaga till lagen om internationell järnvägstrafik. Ändringarna föranleder också vissa ändringar i 1–3 §§ i denna lag.

2.2 Förenklat förfarande för ändring av COTIF

Mitt förslag: I lagen om internationell järnvägstrafik införs en bestämmelse att ändringar i bihangen till COTIF som har beslutats av revisionsutskottet automatiskt skall gälla här i riket.

Skälen för mitt förslag: En internationell överenskommelse antas och ändras traditionellt vid en diplomatisk konferens (jfr 1969 års Wien-

konvention om traktaträtten, art. 9 och 39). För att en sålunda antagen överenskommelse eller beslutad ändring skall bli bindande för en stat fordras normalt dessutom att en särskild viljeförklaring (ratifikation eller motsvarande) avges av statens regering. För Sveriges del måste riksdagen ofta godkänna överenskommelsen eller ändringen (10 kap. 2 och 4 §§ RF).

Vissa internationella överenskommelser innehåller emellertid föreskrifter om ett förenklat ändringsförfarande. Som framgått av vad jag tidigare anfört är detta fallet i fråga om COTIF. Ändringar i COTIF kan nämligen antas genom majoritetsbeslut av de fördragsslutande staterna. Detta medför vissa problem för Sveriges del när det gäller sättet att med svensk rätt införliva de ändringar som beslutas enligt det förenklade förfarandet.

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

Generalförsamlingen består av medlemsstaternas företrädare (art. 6 § 1). Generalförsamlingen är behörig att besluta i frågor som inte skall behandlas av något av de särskilda utskotten. För beslut om ändringar i fördraget krävs två tredjedels majoritet (art. 6 § 5). Ändringar som har beslutats av generalförsamlingen skall tas upp i ett protokoll. Protokollet skall ratificeras eller på annat sätt godkännas av medlemsstaterna. För att beslutet skall träda i kraft krävs att det har ratificerats eller godkänts av mer än två tredjedelar av medlemsstaterna. Beslutet träder därefter i kraft vid den tidpunkt som generalförsamlingen bestämmer. De i fördragets bihang upptagna bestämmelserna upphör då att gälla för trafik med och mellan de medlemsstater som inte har deponerat ratifikations-, godtagande- eller godkännandeinstrument beträffande ändringen. En medlemsstat som inte vill underkasta sig en ändring utesluts alltså formellt inte ur organisationen men kommer i praktiken att ställas utanför samarbetet. Denna verkan kan dock hävas genom att beslutet i efterhand biträds (art. 20).

Revisionsutskottet och fackutskottet för befordran av farligt gods består av medlemsstaternas företrädare (art. 8 § 1). Revisionsutskottet är behörigt att besluta om ändringar i ett stort antal bestämmelser i CIV (bihang A) och CIM (bihang B) samt i bilagorna II, III och IV till CIM (art. 19 § 3). På fackutskottet ankommer att besluta om ändringar i reglementet om internationell järnvägsbefordran av farligt gods (RID), som utgör bilaga I till CIM (art. 19 § 4). Revisionsutskottet är beslutsmässigt när majoriteten av medlemsstaterna är företrädade. Fackutskottet är beslutsmässigt när en tredjedel av medlemsstaterna är företrädade. Varje medlemsstat har en röst. Ett förslag är antaget om antalet ja-röster dels utgör minst en tredjedel av antalet medlemsstater som är företrädade vid omröstningen, dels överstiger antalet nej-röster (art. 8 §§ 4 och 5).

När något av utskotten har beslutat om en ändring i fördraget, skall centralbyrån underrätta medlemsstaterna om beslutet. Om minst en tredjedel av medlemsstaterna har till centralbyrån anmält invändning mot beslutet inom fyra månader från det att underrättelsen lämnades, förfaller

ändringsbeslutet. I annat fall träder ändringarna i kraft för samtliga medlemsstater första dagen i tolfte månaden efter den månad under vilken centralbyrån lämnade underrättelsen om ändringarna. En stat som vill undgå att bli bunden av ändringarna måste säga upp fördraget. Om en stat som har anmält invändning mot ändringarna inom fyramånadersfristen säger upp fördraget inom viss tid, träder ändringarna i kraft först när den statens uppsägning får verkan (art. 21).

Enligt 10 kap. 1 § RF ingås överenskommelser med andra stater av regeringen. Regeringen får dock inte ingå en internationell överenskommelse som är bindande för Sverige utan att riksdagen har godkänt den, bl. a. om överenskommelsen förutsätter att lag ändras eller upphävs eller att ny lag stiftas (10 kap. 2 § RF).

Större delen av bestämmelserna i de båda bihangen till COTIF rör förhållandet mellan enskilda. De måste därför införlivas med svensk rätt genom lag (8 kap. 2 § RF). Ändringar i fördraget kräver alltså för närvarande i betydande utsträckning riksdagens godkännande. Detta medför en beslutsordning som är ganska tungrodd och som ibland kan innebära att det kan bli svårt att hinna med riksdagsbehandling av ändringarna.

Det är just för situationer av detta slag som 10 kap. 5 § andra stycket RF har fått sin nuvarande utformning (se prop. 1984/85: 61 s. 22 ff.). Enligt denna bestämmelse får riksdagen i samband med att en internationell överenskommelse införlivas med svensk rätt genom inkorporering föreskriva att framtida ändringar i överenskommelsen automatiskt skall gälla här i riket. En sådan förtida inkorporering får bara avse ändringar av begränsad omfattning. Riksdagens beslut skall fattas i samma ordning som vid stiftande av grundlag. Det innebär bl. a. att det krävs två likalydande beslut med mellanliggande riksdagsval (se 8 kap. 15 § RF). Kan ett beslut i sådan ordning inte avvaktas, får riksdagen i stället fatta beslut genast men då krävs kvalificerad majoritet. Denna skall bestå av minst fem sjättedelar av de röstande och minst tre fjärdedelar av riksdagens ledamöter.

Som jag förutskickade i prop. 1989/90: 120 finns det enligt min mening anledning att närmare överväga om en sådan ordning som avses i 10 kap. 5 § andra stycket RF bör utnyttjas för införlivande av framtida ändringar i COTIF.

Lagen om internationell järnvägstrafik ersatte bl. a. kungörelsen (1974: 748) om internationell järnvägstransport. Enligt denna kungörelse skulle CIV och CIM jämte tilläggsprotokoll och bilagor gälla i Sverige. Dessutom föreskrevs att sådana ändringar i fördragen som skulle anses antagna enligt fördragen skulle lända till efterrättelse här i landet från den dag då ändringen trädde i kraft enligt fördraget. Grundlagsenligheten av denna konstruktion sattes emellertid i fråga (se prop. 1984/85: 61 s. 22 f.). I prop. 1984/85: 33 med förslag till lag om internationell järnvägstrafik m. m. diskuterades frågan om det var möjligt att i denna lag ta upp en bestämmelse av motsvarande innehåll, dvs. att riksdagen "i förväg" skulle godkänna vissa av de ändringar som kunde komma att beslutas i enlighet med regeringen i COTIF. Föredragande statsrådet ansåg emellertid att övervägande skäl talade för att 10 kap. 5 § RF enligt den då gällande

lydelsen inte var tillämplig på det ändringsförfarande som föreskrivs i COTIF (se prop. s. 199–202). Den ifrågavarande bestämmelsen i RF har emellertid senare ändrats (se SFS 1985:865, jfr prop. 1984/85:61). Med nuvarande avfattning av 10 kap. 5 § andra stycket RF föreligger i princip inget hinder mot en sådan förtida inkorporering av ändringar i COTIF.

Vad först gäller ändringsbeslut som fattas av OTIF:s generalförsamling måste som jag nyss nämnt sådana beslut ratificeras eller godkännas av mer än två tredjedelar av medlemsstaterna innan de träder i kraft. Ett sådant förfarande tar erfarenhetsmässigt något eller några år. Det finns därför enligt min mening anledning att utgå från att det i fråga om sådana ändringar inte kommer att medföra några större svårigheter att låta riksdagen ta ställning till ändringarna i den mån dessa kräver lagstiftning.

I fråga om de ändringar som beslutas av utskotten gäller emellertid betydligt kortare tidsfrister. Det kan då ibland vara svårt att i tid infria förpliktelsen att överföra en beslutad ändring till svensk rätt.

Fackutskottet är bara behörigt att besluta om ändringar i bilaga I till bilag B. Denna bilaga innehåller reglementet om internationell järnvägsbefordran av farligt gods (RID). Reglementet omfattar i huvudsak föreskrifter av teknisk natur. Denna reglering är i sin helhet av sådant slag att den faller inom regeringens normgivningskompetens. RID har införlivats med svensk rätt genom förordningen (1982:923) om transport av farligt gods (20 § första stycket i dess lydelse enligt SFS 1985:768). Enligt 20 § andra stycket i denna förordning (i dess lydelse enligt SFS 1986:609) får statens räddningsverk föreskriva att sådana ändringar i RID som enligt artikel 19 § 4 i fördraget skall anses antagna skall gälla för RID-transporterna. För dessa fall har alltså ett förfarande kommit till användning som motsvarar det som 10 kap. 5 § andra stycket RF öppnar möjlighet till.

Revisionsutskottet är behörigt att ändra ett stort antal civilrättsliga bestämmelser i bihangen och i bilagorna till bihang B med undantag av RID. Utskottets behörighet omfattar bl. a. bestämmelser om järnvägarnas och transportkundernas rättigheter och skyldigheter mot varandra. Enligt 8 kap. 2 § RF måste frågor av detta slag regleras i lag. Ändringar som rör sådana frågor måste därför godkännas av riksdagen. Därvid kan det uppkomma problem till följd av de korta tidsfristerna. Dessa problem kan undvikas genom att riksdagen med stöd av 10 kap. 5 § andra stycket RF ”i förväg” godkänner de ändringar som i framtiden kan komma att beslutas i enlighet med regleringen i COTIF. En sådan ordning skulle också ha den fördelen att riksdagen inte behöver belastas med att ta ställning till ändringar som är av mindre betydelse.

De ändringar som revisionsutskottet har beslutat om vid sina möten i december 1989 och i maj 1990 och det ganska omständliga förfarande som krävs för att införliva dessa ändringar i svensk rätt visar enligt min mening att det finns ett klart behov av att i lagen om internationell järnvägstrafik införa en bestämmelse om att framtida ändringar som beslutas av revisionsutskottet skall gälla som svensk lag utan särskilt beslut av riksdagen i varje särskilt fall. För detta talar också att den omgång som det nuvarande förfarandet innebär enligt min mening inte står i rimlig proportion till resultatet, eftersom möjligheten att undgå en folkrättslig förpliktelse att

införliva ändringarna med svensk rätt är ytterst begränsad. En stat som vill undgå att bli bunden av ändringarna måste ju säga upp fördraget.

För att det skall vara möjligt att med stöd av 10 kap. 5 § andra stycket RF "i förväg" inkorporera ändringar som får beslutas av revisionsutskottet krävs emellertid också att dessa ändringar genomgående är att beteckna som *ändringar av begränsad omfattning*. Det skall alltså vara fråga om avgränsade ändringar vars allmänna karaktär kan förutses då inkorporeringsbeslutet fattas (se prop. 1984/85:61 s. 24 f.).

I avsikt att utröna om de ändringar som fördragsenligt får beslutas av revisionsutskottet tillgodoser RF:s krav på att ändringarna skall vara av begränsad omfattning har *lagrådet* undersökt utskottets kompetens genom att granska de bestämmelser i bihang A och bihang B som enligt art. 19 § 3 i COTIF kan ändras genom beslut av utskottet.

Vid denna genomgång har *lagrådet* funnit att det knappast låter sig göra att utan varje reservation fastslå att revisionsutskottet aldrig skulle kunna komma att besluta om sådana ändringar vars omfattning kan ifrågasättas med utgångspunkt i det av RF uppställda kravet. *Lagrådet* framhåller att åtskilliga av de berörda bestämmelserna visserligen gäller frågor av rent praktisk natur, beträffande vilka förutsebara framtida ändringar närmast blir av redaktionell eller trivial karaktär. Ändringar av andra bestämmelser kan emellertid enligt *lagrådets* mening komma att få beaktansvärd materiell betydelse, beroende på vilken ändring som görs.

Enligt *lagrådet* måste det beaktas att COTIF med bihang utgör ett väl utbyggt regelverk som omfattas av åtskilliga länder med vilka Sverige också i andra hänseenden av intresse i sammanhanget har en hel del gemensamt. Vidare har en enskild, ansluten stat i praktiken ett mycket begränsat handlingsutrymme om en ändring görs som för det landet framstår som mindre lämplig. Att ändringar som rimligen kan förväntas bli beslutade av revisionsutskottet och därtill bli bindande för Sverige över huvud taget skulle materiellt bli av så ingripande natur att deras överensstämmelse med RF:s krav skulle med fog kunna ifrågasättas synes enligt *lagrådet* för övrigt osannolikt. *Lagrådet* anser att det dessutom knappast är ändamålsenligt att beträffande innehållet i enskilda paragrafer i bihangen sätta ytterligare gränser för vad som skall få ändras med verkan att ändringen automatiskt blir gällande som svensk rätt.

I betraktande av det sagda har *lagrådet* från praktiska utgångspunkter funnit att den allmänna karaktären på framtida ändringar av bihangen till COTIF som nu kan förutses blir på ett ändamålsenligt sätt avgränsade genom den utformning förslaget i remissen fått och att erforderliga förutsättningar därför föreligger för att riksdagen skall kunna förordna rörande framtida ändringar av bihangen i enlighet med remissförslaget.

Jag instämmer helt i *lagrådets* bedömning beträffande karaktären av de ändringar som revisionsutskottet kan väntas komma att besluta om. De ändringsbeslut som revisionsutskottet fattade vid sitt möte i december 1989 ger för övrigt enligt min mening ett visst stöd åt denna uppfattning. Skulle det mot förmodan inträffa att revisionsutskottet skulle besluta om genomgripande och för Sverige oacceptabla ändringar återstår som ett yttersta korrektiv att riksdagen ingriper med lagstiftning och att Sverige får lämna konventionssamarbetet.

Som jag nämnt inledningsvis har revisionsutskottet vid sitt möte i maj 1990 fattat beslut om vissa ytterligare ändringar utöver de som nu omfattas av lagförslaget. Frågan om Sverige skall göra någon invändning mot dessa ändringar måste således prövas av riksdagen. Regeringen har i en proposition på min föredragning den 13 september 1990 beslutat att föreslå riksdagen att godkänna att Sverige inte anmäler några invändningar mot ändringarna (prop. 1990/91:12). Skulle härefter förutsättningarna för ikraftträdande av ändringarna inträffa, har riksdagen att på nytt ta ställning till motsvarande ändringar i lagen (1985:193) om internationell järnvägstrafik.

Nu angivna förhållanden kan tala för att det vore praktiskt att riksdagen – med de krav på kvalificerad majoritet som anges i 10 kap. 5 § RF – redan nu fattar beslut om att ”i förväg” inkorporera framtida ändringar i COTIF. Jag anser emellertid att ett sådant beslut inte är så brådskande att det finns anledning att frångå den beslutsordning som normalt skall tillämpas vid denna typ av lagstiftning, dvs. genom två likalydande riksdagsbeslut med mellanliggande riksdagsval (8 kap. 15 § RF).

Jag vill framhålla att det förhållandet att ändringar automatiskt blir gällande som svensk rätt inte befriar regeringen från skyldigheten att på vederbörligt sätt tillkännage den nya lydelsen av de bestämmelser som skall gälla som svensk rätt (8 kap. 19 § RF). Eftersom bihang A och bihang B till COTIF med undantag för bilaga I till CIM (RID) har publicerats i SFS, skall också de ändringar som beslutas av revisionsutskottet kungöras i denna författningssamling, se 14 § lagen (1976:633) om kungörande av lagar och andra författningar.

3 Upprättade lagförslag

Inlighet med det anförda har inom justitiedepartementet upprättats två förslag till lag om ändring i lagen (1985:193) om internationell järnvägstrafik. Det första lagförslaget innehåller de lagändringar som föranleds av ändringarna i bihangen till COTIF. I det andra lagförslaget har tagits in den bestämmelse som har berörts i föregående avsnitt om införlivande av framtida ändringar i COTIF. Denna uppdelning på två lagförslag motiveras av den särskilda beslutsordning som gäller för riksdagens behandling av lagförslag nummer två.

4 Specialmotivering

Lagen (1985:193) om internationell järnvägstrafik

(lagförslag 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).

Ändringen i paragrafen föranleds av att ytterligare en bilaga, nämligen

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

Genom denna paragraf har redan i gällande rätt bihang A till COTIF, de enhetliga rättsreglerna för avtal om internationell befordran av resande och resgods (CIV), införlivats med svensk rätt. Undantag från tillämpligheten av bihang A har dock i 2 § gjorts i fråga om järnvägens ansvarighet för skada vid befordran av resande.

Enligt art. 3 § 1 i CIV ges staterna möjlighet att göra undantag från tillämpligheten av detta fördrag i fråga om reglerna om järnvägens ansvarighet i fall då resande dödas eller skadas. En medlemsstat kan sålunda förbehålla sig rätten att inte tillämpa samtliga dessa regler på sina egna medborgare och utlänningar med hemvist i den staten, när skadefallet har inträffat vid internationell befordran inom den staten. Sverige har i samband med ratificeringen av COTIF gjort ett sådant förbehåll. I fråga om ansvarigheten för skada vid befordran av resande gäller alltså 1 och 2 kap. järnvägstrafiklagen i stället för motsvarande bestämmelser i CIV. Denna reglering finns främst i art. 26–33 och 42–47. Föreskrifter om reklamation och preskription finns i art. 53–55.

Genom de nya meningarna införlivas med svensk rätt de ändringar i CIV som revisionsutskottet inom OTIF har beslutat vid sitt möte den 14–21 december 1989. En redogörelse för de viktigare av dessa ändringar finns i prop. 1989/90: 120 s. 3 ff. Eftersom ingen av OTIF:s medlemsstater har anmält invändning mot ändringarna i fördraget, träder dessa i kraft för samtliga medlemsstater den 1 januari 1991. Paragrafen har utformats enligt lagrådets förslag.

Som lagrådet har framhållit eliminerar inte heller den nu föreslagna avfattningen av paragrafen i förening med den nya 3 a § risken för framtida missförstånd om vilka delar av fördraget som skall tillämpas. Således kan senare ändringar i fördraget av någon av de i förevarande lagstiftningsärende aktuella artiklarna medföra att lagen ger till synes motstridiga besked om vad som utgör gällande rätt. Detta förhållande får uppmärksammas när lydelsen av framtida ändringar av fördraget som automatiskt införlivas med svensk rätt skall tillkännages i Sverige.

3 § *I fråga om sådan internationell järnvägsbefordran av gods som avses i bihang B till fördraget gäller som svensk lag bihanget, med undantag av bestämmelserna i bilaga I (RID), i dess franska lydelse efter ändring enligt det beslutsprotokoll som nämns i 2 §.*

Genom denna paragraf har redan i gällande rätt bihang B till COTIF, de enhetliga rättsreglerna för avtal om internationell järnvägsbefordran av gods (CIM) jämte bilagor, införlivats med svensk rätt. Från tillämpligheten av bihang B har i 3 § gjorts undantag från bilaga I till CIM, reglementet om internationell järnvägsbefordran av farligt gods (RID). Detta reglemente omfattar i huvudsak föreskrifter av teknisk natur och har införlivats med svensk rätt genom förordningen (1982:923) om transport av farligt gods (20 § första stycket).

Genom den nya lydelsen införlivas med svensk rätt de ändringar i CIM som har beslutats av revisionsutskottet vid mötet i december 1989. Paragrafen har avfattats i enlighet med *lagrådets* förslag.

Ikraftträdandebestämmelsen

De av revisionsutskottet beslutade ändringarna i bihangen till COTIF träder i kraft för medlemsstaterna den 1 januari 1991. Vid samma tidpunkt bör alltså ändringarna i 1 – 3 §§ lagen om internationell järnvägstrafik träda i kraft.

Lagen (1985:193) om internationell järnvägstrafik

(lagförslag 2)

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

Paragrafen som är ny har utförligt behandlats i den allmänna motiveringen (avsnitt 2.2). Här skall bara framhållas följande. Av de bestämmelser i CIV som enligt vad jag berört under specialmotiveringen till 2 § har undantagits från införlivandet med svensk rätt har revisionsutskottet behörighet att besluta om ändringar i art. 30 och 31, art. 43 § 1 och art. 49 § 1. I art. 30 finns bestämmelser om ersättningens form och begränsning vid dödsfall eller annan personskada. Det maximala ersättningsbeloppet är i dessa fall 70 000 SDR (ca 560 000 kr.) per resande. Art. 31 behandlar begränsning av ersättningen vid förlust av föremål eller sakskada. Järnvägens ansvarighet är i dessa fall maximerad till 700 SDR (ca 5 600 kr.) per resande. Art. 43 behandlar frågor om ränta på ersättning. Enligt § 1 utgår sådan ränta med fem procent per år. I art. 49 § 1 regleras mot vilka järnvägar anspråk utom rätta kan framställas med anledning av järnvägens ansvar vid personbefordran. I fråga om art. 30 och 31 är revisionsutskottet endast behörigt att besluta om höjningar av de maximala ersättningsbeloppen. Någon motsvarande begränsning av revisionsutskottets behörighet gäller inte i fråga om art. 43 § 1 och art. 49 § 1.

Ändringar i de nu behandlade artiklarna blir alltså inte automatiskt bindande för Sverige. Däremot kan en sådan ändring föranleda förslag om ändring i järnvägstrafiklagen. Det gäller exempelvis en höjning av begräns-

ningsbeloppet för förlust av föremål eller sakskada i art. 31. Enligt 8 § järnvägstrafiklagen gäller nämligen en motsvarande bestämmelse om maximering av ersättningen för sakskada till 700 SDR vid internationell befordran i Sverige, om den resande varken är svensk medborgare eller har sitt hemvist i Sverige. Frågan om en sådan ändring får då behandlas på sedvanligt sätt.

Som jag tidigare nämnt fordras riksdagens godkännande av en internationell överenskommelse endast om överenskommelsen påkallar någon riksdagens åtgärd, t. ex. att lag ändras. Den nya paragrafen innebär att riksdagen i förväg beslutar om att i svensk rätt införliva framtida ändringar i bihangen till COTIF. Sådana ändringar som blir bindande för Sverige kommer därigenom att gälla som svensk rätt utan att lagen (1985:193) om internationell järnvägstrafik behöver ändras. Med hänsyn härtill behöver regeringen inte vända sig till riksdagen för ett ställningstagande till om Sverige skall göra invändning mot sådana beslut om ändringar i bihangen till COTIF som revisionsutskottet fattar i framtiden.

Ikraftträdandebestämmelsen

Med hänsyn till den ordning som gäller för riksdagens beslut med anledning av detta lagförslag bör ändringen träda i kraft den 1 januari 1992. Bestämmelsen i 3 a § tar endast sikte på sådana beslut som revisionsutskottet kan komma att fatta efter ikraftträdandet.

5 Hemställan

Jag hemställer att regeringen föreslår riksdagen att anta

1. förslaget till lag om ändring i lagen (1985:193) om internationell järnvägstrafik (*lagförslag 1*)
2. förslaget till lag om ändring i lagen (1985:193) om internationell järnvägstrafik (*lagförslag 2*).

6 Beslut

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

Förslag till

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

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

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

1 §

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

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

2 §

I fråga om sådan internationell järnvägsbefordran av resande som avses i bihang A till fördraget gäller bihanget i dess franska lydelse som svensk lag. Beträffande ansvarigheten för skada vid befordran av resande gäller dock 1 och 2 kap. järnvägstrafiklagen (1985:192) i stället för motsvarande bestämmelser i bihang A.

I fråga om sådan internationell järnvägsbefordran av resande som avses i bihang A till fördraget gäller bihanget i dess franska lydelse som svensk lag. *Artikel 19, artikel 20 § 4, artikel 25 § 4, artikel 38 § 1, artikel 41 §§ 3 och 4 och artikel 43 § 3 i de enhetliga rättsreglerna för avtal om internationell järnvägsbefordran av resande och resgods (CIV) skall därvid tillämpas i sin lydelse enligt det beslutsprotokoll som har antagits av revisionsutskottet inom den Mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik (OTIF) den 21 december 1989 och som är intaget i bilaga 2 till denna lag. I enlighet med samma beslutsprotokoll gäller inte längre artikel 17 § 3 i CIV.* Beträffande ansvarigheten för skada vid befordran av resande gäller dock 1 och 2 kap. järnvägstrafiklagen (1985:192) i stället för motsvarande bestämmelser i bihang A.

3 §

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

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

Artikel 3 § 4, artikel 11 § 2, artikel 12 § 2, artikel 19 § 5, artikel 24,

Föreslagen lydelse
artikel 27 §§ 2–4, 6, 8 och 9, artikel 29 § 1, artikel 30 § 2, artikel 31 §§ 2 och 3, artikel 33 § 4, artikel 34 §§ 1, 2 och 5–7, artikel 38 § 2, artikel 41 §§ 1 och 4, artikel 45, artikel 59 §§ 2 och 3 och artikel 65 §§ 1 och 2 i de enhetliga rättsreglerna för avtal om internationell järnvägsbefordran av gods (CIM) skall därvid tillämpas i sin lydelse enligt det beslutsprotokoll som nämns i 2 §. I enlighet med samma beslutsprotokoll gäller inte längre artikel 14 § 8, artikel 19 § 6 och artikel 34 § 8 i CIM samt gäller en ny bestämmelse, artikel 65 § 5 i CIM.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1991.

**CONVENTION
RELATIVE AUX TRANSPORTS
INTERNATIONAL FERROVI-
AIRES (COTIF)**

**FÖRDRAG
OM INTERNATIONELL JÄRN-
VÄGSTRAFIK (COTIF)**

PROTOCOLE DES DECISIONS

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

Härigenom föreskrivs att det i lagen (1985:193) om internationell järnvägstrafik skall införas en ny paragraf, 3 a §, av följande lydelse.

3 a §

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.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1992. Lagen gäller endast sådana ändringar som revisionsutskottet har beslutat efter ikraftträdandet.

Utdrag ur protokoll vid sammanträde 1990-09-25

Närvarande: f. d. regeringsrådet Eskil Hellner, regeringsrådet Stig von Bahr, justitierådet Hans-Gunnar Solerud.

Enligt protokoll vid regeringssammanträde den 13 september 1990 har regeringen på hemställan av statsrådet Laila Freivalds beslutat inhämta lagrådets yttrande över förslag till lag om ändring i lagen (1985:193) om internationell järnvägstrafik.

Förslaget har inför lagrådet föredragits av hovrättsassessorn Fredrik von Arnold.

Förslaget föranleder följande yttrande av *lagrådet*:

Allmänna synpunkter

Lagrådsremissen tar i första rummet sikte på ändringar av lagen (1985:193) om internationell järnvägstrafik som föranleds av att bihangen A och B till fördraget om sådan trafik (COTIF), vilka genom lagen införlivats med svensk rätt, ändrats i vissa hänseenden till följd av beslut som redan fattats av revisionsutskottet inom den internationella organisation som bildats genom fördraget.

Samtidigt föreslås emellertid i en ny paragraf, 3 a §, att med stöd av bestämmelsen i 10 kap. 5 § andra stycket regeringsformen vissa framtida ändringar av de nämnda två bihangen, vilka innehåller enhetliga rättsregler för avtal om internationell järnvägsbefordran dels av resande och resgods (CIV, bihang A), dels av gods (CIM, bihang B), automatiskt skall gälla som svensk rätt.

Enligt bestämmelsen i regeringsformen får riksdagen genom beslut i viss ordning föreskriva att en framtida, för riket bindande ändring i en internationell överenskommelse, vilken enligt lagföreskrift gäller som svensk rätt, skall gälla här i riket. En förutsättning är emellertid att beslutet avser endast ändring av begränsad omfattning.

Till grund för förslaget i remissprotokollet ligger bl. a. uppfattningen att det förenklade ändringsförfarande som föreskrivs i COTIF och som är av intresse här skapar sådana situationer vid framtida ändringar för vilka 10 kap. 5 § andra stycket regeringsformen i själva verket tillkommit. Lagrådet delar denna uppfattning.

Den i regeringsformen angivna förutsättningen att ändringen skall vara av begränsad omfattning skall enligt det remitterade förslaget vara för handen genom att den automatiska inkorporeringen endast skall gälla sådana ändringar som fördragsenligt får beslutas av revisionsutskottet. I avsikt att utröna om den sålunda utformade begränsningen tillgodoser regeringsformens krav har lagrådet undersökt utskottets kompetens genom att granska de bestämmelser i bihangen A och B som är i fråga och som enligt art. 19 § 3 i COTIF kan ändras genom beslut av utskottet.

Vid denna genomgång har lagrådet funnit att det knappast låter sig göra att utan varje reservation fastslå att revisionsutskottet aldrig skulle kunna komma att besluta om sådana ändringar vars omfattning kan ifrågasättas med utgångspunkt i det av regeringsformen uppställda kravet. Åtskilliga av de berörda bestämmelserna gäller visserligen frågor av rent praktisk natur, beträffande vilka förutsebara framtida ändringar närmast blir av redaktionell eller trivial karaktär. Ändringar av andra bestämmelser kan emellertid komma att få beaktansvärd materiell betydelse, beroende på vilken ändring som görs.

Enligt lagrådet måste beaktas att COTIF med bihang utgör ett väl utbyggt regelverk som omfattas av åtskilliga länder med vilka Sverige också i andra hänseenden av intresse i sammanhanget har en hel del gemensamt. Vidare har en enskild ansluten stat i praktiken ett mycket begränsat handlingsutrymme om en ändring görs som för det landet framstår som mindre lämplig (jfr prop. 1984/85:61 s. 21). Att ändringar som rimligen kan förväntas bli beslutade av revisionsutskottet och därtill bli bindande för Sverige över huvud taget skulle materiellt bli av så ingripande natur att deras överensstämmelse med regeringsformens krav skulle med fog kunna ifrågasättas synes för övrigt osannolikt. Det är dessutom i de flesta fall knappast ändamålsenligt att beträffande innehållet i enskilda paragrafer i bihangen sätta ytterligare gränser för vad som skall få ändras med verkan att ändringen automatiskt blir gällande som svensk rätt.

I betraktande av det sagda finner lagrådet från praktiska utgångspunkter att den allmänna karaktären på framtida ändringar av bihangen A och B till COTIF, som nu kan förutses, blir på ett ändamålsenligt sätt avgränsade genom den utformning förslaget i remissen fått och att erforderliga förutsättningar därför föreligger för att riksdagen skall kunna förordna rörande framtida ändringar av bihangen i enlighet med remissförslaget. Lagrådet godtar den föreslagna 3 a §. Mot denna bakgrund har lagrådet granskat de föreslagna ändringarna i 2 och 3 §§.

2 och 3 §§

I remissprotokollet föreslås att de av revisionsutskottet den 21 december 1989 beslutade ändringarna i bihang A och bihang B skall införlivas med svensk rätt. Införlivandet föreslås lagtekniskt ske på det sättet att de av bihangens artiklar och paragrafer som blivit föremål för ändringar räknas upp och förklaras skola tillämpas i sin lydelse enligt det av revisionsutskottet antagna beslutsprotokollet. Protokollet avses därvid fogas som en bilaga 2 till lagen.

Lagrådet har inte något att erinra mot att de av revisionsutskottet beslutade ändringarna införlivas med svensk lag.

Den valda tekniken synes dock – i förening med den nya 3 a § – kunna föranleda tillämpningssvårigheter. Lagrådet åsyttrar den situationen att en av revisionsutskottet i framtiden beslutad ändring i fördraget automatiskt skall gälla som svensk lag. Avser en sådan ändring någon av de i förevarande lagstiftningsärende uppräknade artiklarna eller paragraferna kan lagen komma att ge till synes motstridiga besked om vilken lydelse av fördraget som utgör gällande rätt.

Den nu beskrivna motsättningen mellan vad som i 2 och 3 §§ förklaras vara svensk lag å ena sidan och å andra sidan lydelsen efter ändringar som på grund av 3 a § skall gälla här i riket synes bli något mindre om de direkta hänvisningarna i 2 och 3 §§ till uppräknade artiklar och paragrafer utgår. I 2 och 3 §§ bör sålunda enligt lagrådets mening inte anges mer än att bihangen ändrats enligt det av revisionsutskottet antagna beslutsprotokollet. Mot denna bakgrund förordar lagrådet att 2 och 3 §§ ges följande lydelse:

2 §

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

3 §

”I fråga om sådan internationell järnvägsbefordran av gods som avses i bihang B till fördraget gäller som svensk lag bihanget, med undantag av bestämmelserna i bilaga I (RID), i dess franska lydelse efter ändring enligt det beslutsprotokoll som nämns i 2 §.”

I tydlighetens intresse må framhållas att den av lagrådet förordade justeringen av lagtexten inte helt eliminerar risken för framtida missförstånd om gällande lydelse av fördraget. Det är därför angeläget att den nu beskrivna problematiken uppmärksammas när lydelsen av framtida automatiska ändringar av fördraget skall tillkännages i Sverige.

