

2018 års ändringar i fördraget om internationell järnvägstrafik

Ds 2023:29



Regeringskansliet
Justitiedepartementet

SOU och Ds finns på [regeringen.se](https://www.regeringen.se) under Rättsliga dokument.

Svara på remiss

Statsrådsberedningen, SB PM 2021:1.

Information för dem som ska svara på remiss finns tillgänglig på [regeringen.se/remisser](https://www.regeringen.se/remisser).

Omslag: Regeringskansliets standard

Tryck och remisshantering: Elanders Sverige AB, Stockholm 2023

ISBN 978-91-525-0728-5 (tryck)

ISBN 978-91-525-0729-2 (pdf)

ISSN 0284-6012

Innehåll

Promemorians huvudsakliga innehåll	3
1 Författningsförslag.....	5
1.1 Förslag till lag om ändring i järnvägstrafiklagen (2018:181)	5
1.2 Förslag till lag om ändring i järnvägstekniklagen (2022:366)	49
1.3 Förslag till lag om ändring i järnvägssäkerhetslagen (2022:367)	57
2 Ärendet	81
3 COTIF 1999	83
4 Ändringar i COTIF 1999.....	85
4.1 Allmänt om hur ändringar i fördraget beslutas.....	85
4.2 Beslutade ändringar.....	86
4.2.1 Nytt bihang om säkerhetskrav	86
4.2.2 Ändringar i grundfördraget	87
4.2.3 Ändringar i bihang E (CUI)	88
4.2.4 Ändringar i bihang G (ATMF)	88
5 Sveriges godkännande av ändringarna	89
6 Införlivande av ändringarna i svensk rätt	91
7 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser	95

8	Konsekvenser	97
9	Författningskommentar	99
9.1	Förslaget till lag om ändring i järnvägstrafiklagen (2018:181)	99
9.2	Förslaget till lag om ändring i järnvägstekniklagen (2022:366)	100
9.3	Förslaget till lag om ändring i järnvägssäkerhetslagen (2022:367)	100
Bilaga 1	Generalförsamlingens beslut om ändringar i grundfördraget.....	103
Bilaga 2	Generalförsamlingens beslut om ändringar i bihang E (CUI)	115
Bilaga 3	Generalförsamlingens beslut om ändringar i bihang G (ATMF).....	127
Bilaga 4	Generalförsamlingens beslut om nytt bihang H (EST).....	131

Promemorians huvudsakliga innehåll

Den internationella järnvägstrafiken regleras av det järnvägsfördrag som brukar benämnas COTIF. Fördraget förvaltas och utvecklas av OTIF, den mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik.

Vid OTIF:s generalförsamling den 25–26 september 2018 beslutades vissa ändringar i fördraget. Ändringarna blir bindande för OTIF:s medlemsstater, däribland Sverige, om ett tillräckligt antal stater godkänner dem. Den huvudsakliga ändringen består i antagandet av ett nytt bihang till fördraget om säkerhetskrav för internationell järnvägstrafik. Dessutom ändras reglerna om ikraftträdande när det gäller framtida ändringar i bihangen. I övrigt är det huvudsakligen fråga om följdändringar med anledning av det nya bihanget och vissa förtydliganden.

I promemorian föreslås att riksdagen ska godkänna ändringarna och att dessa, i den utsträckning som det behövs, ska införlivas med svensk rätt i berörda lagar om järnvägstrafik.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den dag som regeringen bestämmer.

1 Författningsförslag

1.1 Förslag till lag om ändring i järnvägstrafiklagen (2018:181)

Härigenom föreskrivs att bilagan till järnvägstrafiklagen (2018:181) ska ha följande lydelse.

Denna lag träder i kraft den dag som regeringen bestämmer.

Nuvarande lydelse

Bilaga¹

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, bihang E till fördraget)

¹ Senaste lydelse 2018:182.

Titre premier
Généralités

Title I General
Provisions

Avdelning I
Allmänna
bestämmelser

Article premier
Champ
d'application

Article 1
Scope

Artikel 1
Tillämpningsområde

§ 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 de 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.*

§ 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.*

§ 1 Dessa enhetliga rättsregler ska 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 ska även tillämpas när järnvägsinfrastrukturen förvaltas eller nyttjas av stater eller statliga institutioner eller organisationer.*

§ 2 Sous réserve de l'article 21, les présentes Règles uniformes ne s'appliquent pas à d'autres

§ 2 Subject to Article 21, these Uniform Rules shall not apply to other legal

§ 2 Om inte annat följer av artikel 21, ska dessa enhetliga rättsregler inte tillämpas på andra

relations de droit, comme notamment:	relations, such as in particular	rättsförhållanden, såsom
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;	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;	a) transportörens eller förvaltarens ansvar gentemot sina anställda eller andra personer vilkas tjänster de anlitar för att genomföra sina uppgifter,
b) la responsabilité entre le transporteur ou le gestionnaire d'une part et des tiers d'autre part.	b) the liability to each other of the carrier or the manager of the one part and third parties of the other part.	b) ansvaret mellan transportören eller förvaltaren och tredje man.

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

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

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,

- 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
- 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 per-
- 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*

- | | | |
|---|--|---|
| l'Etat dans lequel la personne exerce cette activité; | son undertakes this activity; | <i>godkännande av sådana licenser,</i> |
| 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; | 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; | 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, |
| e) "tiers" désigne toute autre personne que le gestionnaire, le transporteur et leurs auxiliaires; | e) "third party" means any person other than the manager, the carrier and their auxiliaries; | e) tredje man: varje annan person än förvaltaren, transportören eller deras järnvägspersonal, |
| 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 capa- | 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 | 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>cité 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>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>g) säkerhetsintyg: dokument som enligt lagar och bestämmelser i den stat där <i>infrastrukturen</i> är belägen, såvitt avser transportören, intygar att</p> <ul style="list-style-type: none"> - företagets interna organisation och - den personal som ska anställas och de fordon som ska nyttjas på den trafikerade infrastrukturen <p>uppfyller de säkerhetskrav som fastställts i syfte att garantera säker trafik på denna <i>infrastruktur</i>.</p> |
|---|---|---|
-

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 par 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'ab-

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

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, ska regleras i ett nyttjandeavtal.

§ 2 Avtalet ska reglera de nödvändiga detaljerna för de administrativa, tekniska och finansiella villkoren för nyttjandet.

§ 3 Avtalet ska 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 sak-

sence d'une des indications prévues au § 2 n'affectent ni l'existence ni la validité du contrat qui reste soumis aux présentes Règles uniformes.

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.

nas, ska detta inte påverka avtalets bestånd eller giltighet, utan det ska fortfarande lyda under dessa enhetliga rättsregler.

Article 5bis
Droit non affecté

Article 5bis
Law remaining unaffected

Artikel 5bis
Rätt som förblir opåverkad

§ 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 de l'Union européenne.

§ 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 Union.

§ 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 *infrastructuren* är belägen, vilket i tillämpliga fall inkluderar unionsrätten.

§ 2 Les dispositions des articles 8 et 9 n'affectent pas les obligations que les parties au contrat

§ 2 The provisions of Articles 8 and 9 shall not affect the obligations which the parties to the

§ 2 Bestämmelserna i artikel 8 och 9 ska inte påverka de skyldigheter som parterna till nytt-

d'utilisation de l'*infrastructure* sont tenues de remplir dans un Etat membre de l'UE ou dans un Etat où la législation de l'Union européenne s'applique par suite d'accords internationaux conclus avec l'Union 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

contract of use of *infrastructure* have to meet in an EU Member State or in a State where legislation of the European Union applies as a result of international agreements with the European Union.

§ 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,

jandeavtalet har i en *EU-medlemsstat* eller i en stat där unionsrätten tillämpas som en följd av ett *internationellt* avtal med *den* Europeiska unionen.

§ 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,

réseau ferroviaire,		
- les mesures d'indemnisation en faveur des clients et	- compensation arrangements in favour of customers and	- ersättningssystem till förmån för kunderna och
- le règlement des litiges.	- dispute resolution.	- tvistlösning.

Article 7
Fin du contrat

Article 7
Termination of the contract

Artikel 7
Avtalets upphörande

§ 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

§ 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

§ 1 Förvaltaren får häva avtalet omedelbart när

- a) transportören inte längre har tillstånd att bedriva verksamhet som järnvägs-transportör,
- b) den personal som ska anställas och de fordon som ska användas inte längre uppfyller säkerhetskraven,
- c) transportören ligger efter med betalningen,
 1. om detta har skett vid två på varandra föl-

- | | | |
|---|---|---|
| un montant qui dépasse une contre-valeur d'usage pour un mois ou | amount in excess of the equivalent of one month's use, or | jande förfalldagar och beloppet motsvarar minst en månads nyttjande eller |
| 2. pour un délai couvrant plus de deux échéances et avec un montant égal à la contre-valeur d'usage pour deux mois; | 2. for a period covering more than two payment periods and for an amount equal to the value of two months' use; | 2. om förfalldagarna inte följer på varandra och beloppet motsvarar minst två månaders nyttjande, |
| d) le transporteur a violé d'une manière caractérisée l'une des obligations particulières prévues à l'article 6, §§ 2 et 3. | d) the carrier is in clear breach of one of the special obligations specified in Article 6 §§ 2 and 3. | 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.

§ 2 The carrier may rescind the contract of use forthwith when the manager loses his right to manage the infrastructure.

§ 2 Transportören får häva avtalet omedelbart när förvaltaren förlorar sin rätt att förvalta *infrastrukturen*.

§ 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

§ 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

§ 3 Varje part i nyttjandeavtalet får häva detta omedelbart om någon av de väsentliga skyldigheterna uppenbarligen åsidosätts av den andra avtalsparten,

<p>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.</p>	<p>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.</p>	<p>när denna skyldighet rör säkerhet för personer och egendom; avtalsparterna får komma överens om villkoren för att utöva denna rätt.</p>
--	--	--

<p>§ 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.</p>	<p>§ 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.</p>	<p>§ 4 Den avtalspart som har orsakat hävandet ska 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.</p>
---	--	---

<p>§ 5 Les parties au contrat peuvent convenir de conditions dérogeant aux dispositions du § 1, lettres c) et d) et du § 4.</p>	<p>§ 5 The parties to the contract may agree conditions derogating from the provisions of § 1 letters c) and d) and § 4.</p>	<p>§ 5 Avtalsparterna får komma överens om villkor som avviker från bestämmelserna i § 1 c och d samt i § 4.</p>
---	--	--

Titre III
Responsabilité

Title III
Liability

Avdelning III
Ansvar

Article 8
Responsabilité du
gestionnaire

Article 8
Liability of the
manager

Artikel 8
Förvaltarens ansvar

<p>§ 1 Le gestionnaire est responsable;</p>	<p>§ 1 The manager shall be liable</p>	<p>§ 1 Förvaltaren ska vara ansvarig för</p>
---	--	--

- | | | |
|--|--|--|
| <p>a) des dommages corporels (mort, blessures ou toute autre atteinte à l'intégrité physique ou psychique),</p> | <p>a) for bodily loss or damage (death, injury or any other physical or mental harm),</p> | <p>a) personskada (dödsfall, personskada eller annan fysisk eller psykisk skada),</p> |
| <p>b) des dommages matériels (destruction ou avarie des biens mobiliers et immobiliers),</p> | <p>b) for loss of or damage to property (destruction of, or damage to, movable or immovable property),</p> | <p>b) sakskada (förstörelse av eller skada på fast eller lös egendom),</p> |
| <p>c) <i>des dommages pécuniaires résultant des dommages-intérêts dus par le transporteur en vertu des Règles uniformes CIV et des Règles uniformes CIM,</i></p> | <p>c) <i>for pecuniary loss resulting from damages payable by the carrier under the CIV Uniform Rules and the CIM Uniform Rules,</i></p> | <p>c) <i>ekonomisk skada till följd av skadestånd som transportören ska betala enligt de enhetliga rättsreglerna CIV och de enhetliga rättsreglerna CIM,</i></p> |

<p>causés au transporteur ou à ses auxiliaires durant l'utilisation de l'infrastructure et ayant leur origine dans l'infrastructure.</p>	<p>caused to the carrier or to his auxiliaries during the use of the infrastructure and having its origin in the infrastructure.</p>	<p>som <i>orsakats</i> transportören eller dennes <i>järnvägspersonal</i> vid nyttjandet av <i>infrastrukturen</i> och som beror på <i>infrastrukturen</i>.</p>
--	--	---

<p>§ 2 Le gestionnaire est déchargé de cette responsabilité:</p> <p>a) en cas de dommages corporels</p>	<p>§ 2 The manager shall be relieved of this liability</p> <p>a) in case of bodily loss or damage</p>	<p>§ 2 Förvaltaren ska vara fri från detta ansvar</p> <p>a) vid personskada och ekonomisk</p>
---	---	---

et de dommages pécuniaires résultant des dommages-intérêts dus par le transporteur en vertu des Règles uniformes CIV

and pecuniary loss resulting from damages payable by the carrier under the CIV Uniform Rules

skada till följd av skadestånd som transportören ska betala enligt de enhetliga rättsreglerna CIV

- | | | |
|---|---|---|
| <p>1. si l'événement <i>dommage-able</i> a été causé par des circonstances extérieures à <i>l'exploitation</i> 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,</p> | <p>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,</p> | <p>1. om den händelse som givit upphov till skadan har orsakats av omständigheter som inte kan hänföras till själva <i>järnvägsdriften</i> och som förvaltaren inte hade kunnat undgå eller förebygga följderna av, även om den hade iakttagit den omsorg som omständigheterna påkallade,</p> |
| <p>2. dans la mesure où l'événement dommageable est dû à une faute de la personne ayant subi le dommage,</p> | <p>2. to the extent that the incident giving rise to the loss or damage is due to the fault of the person suffering</p> | <p>2. i den utsträckning som den händelse som givit upphov till skadan beror på fel eller försumelse av den</p> |

- | | | |
|--|--|---|
| <p>3. si l'événement <i>dommage-able</i> 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 éviter;</p> | <p>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 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;</p> | <p>person som lidit skada,
 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,</p> |
| <p>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 gestion-</p> | <p>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</p> | <p>b) i händelse av sakskada och ekonomisk skada till följd av skadestånd som transportören ska betala enligt de enhetliga rättsreglerna CIM, när skadan har orsakats genom fel eller försummelse från transportörens sida eller genom en order från transportören</p> |

naire ou en raison de circonstances que le gestionnaire ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier.

manager or by circumstances which the manager could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent.

som inte beror på förvaltaren eller på grund av omständigheter som förvaltaren inte hade kunnat undgå eller förebygga följdena av.

§ 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.

§ 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.

§ 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, ska 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.

§ 4 Les parties au contrat peuvent convenir si, et dans quelle mesure, le gestionnaire est responsable des dommages causés au transporteur par un

§ 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

§ 4 Avtalsparterna får komma överens om huruvida, och i vilken utsträckning, förvaltaren ska vara ansvarig för skada som orsakas transportören genom

retard ou par une perturbation dans l'exploitation. or disruption to his operations. försening eller driftsstörning.

Article 9

Responsabilité du transporteur

Article 9

Liability of the carrier

Artikel 9

Transportörens ansvar

§ 1 Le transporteur 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),

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.

§ 1 The carrier 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),

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.

§ 1 Transportören ska vara ansvarig för

a) personskada (dödsfall, personskada eller annan fysisk eller psykisk skada),

b) sakskada (förstöring av eller skada på fast eller lös egendom),

som vid nyttjandet av *infrastrukturen* har orsakats förvaltaren eller dennes järnvägspersonal av de transportmedel som använts eller de personer eller det gods som transporterats.

§ 2 Le transporteur est déchargé de

§ 2 The carrier shall be relieved of this liability

§ 2 Transportören ska vara fri från detta ansvar

cette responsa-
bilité:

- | | | |
|---|--|--|
| <p>a) en cas de dommages corporels</p> <p>1. si l'événement <i>dommage-able</i> a été causé par des circonstances extérieures à 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,</p> <p>2. dans la mesure où l'événement <i>dommageable</i> est dû à une faute de la personne ayant subi le dommage,</p> <p>3. si l'événement <i>dommageable</i> est dû au comportement d'un</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 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,</p> <p>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,</p> <p>3. if the incident giving rise to the loss or damage is due to the</p> | <p>a) vid personskada</p> <p>1. om den händelse som givit upphov till skadan har orsakats av omständigheter som inte kan hänföras till själva järnvägsdriften och som transportören inte hade kunnat undgå eller förebygga följdena av, även om transportören hade iakttagit den omsorg som omständigheterna påkallade,</p> <p>2. i den utsträckning som den händelse som givit upphov till skadan beror på fel eller försummelse av den person som lidit skada,</p> <p>3. om den händelse som givit upphov till skadan beror på ett</p> |
|---|--|--|

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;

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;

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) 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.

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.

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 Si l'événement dommageable est dû au comportement

§ 3 If the incident giving rise to the loss or damage is

§ 3 Om den händelse som givit upphov till skadan beror

<p>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.</p>	<p>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.</p>	<p>på tredje mans betedande och om transportören trots detta inte är helt befriad från sitt ansvar enligt § 2 a, ska 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.</p>
--	--	---

<p>§ 4 Les parties au contrat peuvent convenir si, et dans quelle mesure, le transporteur est responsable des dommages causés au gestionnaire par une perturbation dans l'exploitation.</p>	<p>§ 4 The parties to the contract may agree whether and to what extent the carrier shall be liable for the loss or damage caused to the manager by disruption to his operations.</p>	<p>§ 4 Avtalsparterna får komma överens om huruvida, och i vilken utsträckning, transportören ska vara ansvarig för skada som orsakats förvaltaren genom försening eller driftsstörning.</p>
---	---	--

Article 10
Causes
concomitants

Article 10
Concomitant causes

Artikel 10
Samverkande
skadeorsaker

<p>§ 1 Lorsque des causes imputables au gestionnaire et des causes imputables au transporteur ont contribué au dommage,</p>	<p>§ 1 If causes attributable to the manager and causes attributable to the carrier contributed to the loss or damage, each party to</p>	<p>§ 1 När orsaker som kan hänföras till förvaltaren och orsaker som kan hänföras till transportören har medverkat till skadan, ska varje avtalspart</p>
---	--	--

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.

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.

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, ska 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 ska 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 transpor-

§ 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

§ 3 Vid skada som avses i artikel 9 ska § 1 första meningen också tillämpas när omständigheter för vilka flera transportörer som använder samma *infrastruktur*

teurs 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.

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.

svarar har medverkat till skadan. Om det inte går att fastställa i vilken utsträckning respektive omständigheter har medverkat till skadan, ska transportörerna vara ansvariga gentemot förvaltaren till lika stora delar.

Föreslagen lydelse

Bilaga¹

Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire en trafic international ferroviaire (CUI, appendice E à la Convention)

Uniform Rules concerning the Contract of Use of *Railway* Infrastructure in International Rail Traffic (CUI, appendix E to the Convention)

Enhetliga rättsregler för avtal om nyttjande av järnvägsinfrastruktur i internationell järnvägstrafik (CUI, bihang E till fördraget)

Titre premier
Généralités

Title I General
Provisions

Avdelning I
Allmänna
bestämmelser

Article premier
Champ
d'application

Article 1
Scope

Artikel 1
Tillämpningsområde

§ 1 Les présentes Règles uniformes s'appliquent à tout contrat d'utilisation d'une infrastructure ferroviaire (*contrat d'utilisation*) dans un Etat membre dans le cadre d'un trafic international ferroviaire aux fins

§ 1 These Uniform Rules shall apply to any contract of use of railway infrastructure (*contract of use*) in a Member State in international railway traffic for the purposes of international carriage within the

§ 1 Dessa enhetliga rättsregler ska tillämpas på varje avtal om nyttjande av järnvägsinfrastruktur (*trafikeringsavtal*) i en medlemsstat avseende internationell järnvägstrafik för internationell trans-

¹ Senaste lydelse 2018:182.

de transports internationaux au sens des Règles uniformes CIV et des Règles uniformes CIM.

meaning of the CIV Uniform Rules and the CIM Uniform Rules.

port i den mening som avses i de enhetliga rättsreglerna CIV och i de enhetliga rättsreglerna CIM.

§ 2 *Les présentes Règles uniformes s'appliquent quels que soient le siège et la nationalité des parties au contrat et également lorsque l'infrastructure ferroviaire est gérée ou utilisée par des Etats ou par des institutions ou organisations gouvernementales.*

§ 2 *These Uniform Rules shall apply irrespective of the place of business or the nationality of the contracting parties and even when the railway infrastructure is managed or used by States or by governmental institutions or organisations.*

§ 2 *Dessa enhetliga rättsregler ska tillämpas oavsett avtalsparternas nationalitet eller var de har sitt säte. Rättsreglerna ska även tillämpas när järnvägsinfrastrukturen förvaltas eller nyttjas av stater eller statliga institutioner eller organisationer.*

§ 3 *Sous réserve de l'article 21, les présentes Règles uniformes ne s'appliquent pas à d'autres relations de droit, comme notamment :*

§ 3 *Subject to Article 21, these Uniform Rules shall not apply to other legal relations, such as in particular*

§ 3 *Om inte annat följer av artikel 21, ska dessa enhetliga rättsregler inte tillämpas på andra rättsförhållanden, såsom*

a) *la responsabilité du transporteur ou du gestionnaire envers leurs agents ou d'autres personnes au service desquelles ils recourent*

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;*

a) *transportörens eller förvaltarens ansvar gentemot sina anställda eller andra personer vilkas tjänster de anlitar för att*

- | | | |
|--|--|--|
| <p>pour l'exécution de leurs tâches ;</p> <p>b) la responsabilité entre le transporteur ou le gestionnaire d'une part et des tiers d'autre part.</p> | <p>b) the liability to each other of the carrier or the manager of the one part and third parties of the other part.</p> | <p>genomföra sina uppgifter,</p> <p>b) ansvaret mellan transportören eller förvaltaren och tredje man.</p> |
|--|--|--|

Article 3
Définitions

Aux fins des présentes Règles unificées, 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 ;

aa) « trafic international ferroviaire » désigne un trafic qui nécessite l'utilisation d'un sillon international ou de plusieurs

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;

aa) "international railway traffic" means traffic which requires the use of an international train path or several successive na-

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,

aa) internationell järnvägstrafik: trafik i vilken en internationell linje eller flera nationella linjer belägna i minst två stater nyttjas

sillons nationaux successifs situés dans au moins deux Etats et coordonnés par les gestionnaires d'infrastructure ou organismes responsables de l'attribution des sillons concernés ;

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 ferroviaire ;

c) « transporteur » désigne la personne physique ou morale qui transporte des personnes et/ou des marchandises en trafic international ferroviaire et qui détient une licence con-

tional train paths situated in at least two States and coordinated by the infrastructure managers or the bodies in charge of allocation of train paths that are concerned;

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 *railway* infrastructure is located;

c) "carrier" means the *natural or legal* person which carries persons and/or goods by rail in international *railway* traffic and which is licensed in accordance with the laws and prescrip-

och som koordineras av de infrastrukturförvaltare eller organ som svarar för tilldelningen av berörda tåglägen.

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 *fysiska eller juridiska* person som transporterar personer eller gods med järnväg i internationell *järnvägstrafik* och som har en licens i enlighet med gällande la-

- | | | |
|--|--|---|
| formément 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 ; | tions relating to licensing and recognition of licenses in force in the State in which the person undertakes this activity; | gar och bestämmelser rörande beviljande och godkännande av licenser i den stat där verksamheten utförs, |
| 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 ; | 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; | 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, |
| e) « tiers » désigne toute autre personne que le gestionnaire, le transporteur et leurs auxiliaires ; | e) "third party" means any person other than the manager, the carrier and their auxiliaries; | e) tredje man: varje annan person än förvaltaren, transportören eller deras järnvägspersonal, |
| f) « licence » désigne l'autorisation délivrée par un | f) "licence" means the authorisation issued by a State to a | f) tillstånd: tillstånd meddelat av en stat till ett järnvägsföretag, |

- | | | |
|---|---|--|
| <p>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>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>i enlighet med gällande lagar och bestämmelser i den stat där transportörens verksamhet är godkänd,</p> |
| <p>g) « certificat de sécurité » désigne le document attestant, conformément aux lois et prescriptions <i>en vigueur dans l'Etat dans lequel se situe l'infrastructure ferroviaire</i>, qu'en ce qui concerne le transporteur :</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'organisation interne de l'entreprise, - <i>ainsi que</i> le personnel à employer et les véhicules à utiliser sur l'infrastructure <i>ferroviaire</i>, <p>répondent aux exigences imposées en matière de sécurité</p> | <p>g) "safety certificate" means the document attesting, in accordance with the laws and prescriptions <i>in force in the State in which the railway infrastructure is located</i>, 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 <i>railway infrastructure</i>, <p>meet the requirements imposed in respect of safety in</p> | <p>g) säkerhetsintyg: dokument som enligt <i>gällande lagar och bestämmelser</i> i den stat där <i>järnvägsinfrastrukturen</i> är belägen, såvitt avser transportören, intygar att</p> <ul style="list-style-type: none"> - företagets interna organisation och - den personal som ska anställas och de fordon som ska <i>användas i järnvägsinfrastrukturen</i> <p>uppfyller de säkerhetskrav som fastställts i syfte att</p> |

en vue d'assurer un service sans danger sur cette infrastructure ferroviaire. order to ensure a service without danger on that railway infrastructure. garantera säker trafik på denna järnvägsinfrastruktur.

Titre II
Contrat d'utilisation

Title II
Contract of Use

Avdelning II
Nyttjandeavtal

Article 5
Contenu et forme

Article 5
Contents and form

Artikel 5
Innehåll och form

§ 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 ferroviaire sont réglées par un contrat d'utilisation.

§ 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 railway infrastructure is located shall be regulated in a contract of use.

§ 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 järnvägsinfrastrukturen är belägen, ska regleras i ett nyttjandeavtal.

§ 2 Le contrat règle les détails nécessaires pour déterminer les conditions administratives, techniques et financières de l'utilisation.

§ 2 The contract shall regulate the necessary details for the determination of the administrative, technical and financial conditions of use.

§ 2 Avtalet ska reglera de nödvändiga detaljerna för de administrativa, tekniska och finansiella villkoren för nyttjandet.

§ 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.

§ 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.

§ 3 Avtalet ska 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, ska detta inte påverka avtalets bestånd eller giltighet, utan det ska fortfarande lyda under dessa enhetliga rättsregler.

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 sont tenues de remplir conformément aux lois et prescriptions en vigueur dans l'Etat dans lequel se situe l'infrastructure ferroviaire, y compris, le cas

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 have to meet under the laws and prescriptions in force in the State in which the railway infrastructure is located including, where appropriate,

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 järnvägsinfrastrukturen är belägen, vilket i tillämpliga fall inkluderar unionsrätten.

échéant, le droit de l'Union européenne. the law of the European Union.

§ 2 Les dispositions des articles 8 et 9 n'affectent pas les obligations que les parties au contrat d'utilisation sont tenues de remplir dans un Etat membre de l'UE ou dans un Etat où la législation de l'Union européenne s'applique par suite d'accords internationaux conclus avec l'Union européenne.

§ 2 The provisions of Articles 8 and 9 shall not affect the obligations which the parties to the contract of use have to meet in an EU Member State or in a State where legislation of the European Union applies as a result of international agreements with the European Union.

§ 2 Bestämmelserna i artikel 8 och 9 ska inte påverka inte de skyldigheter som parterna till nyttjandeavtalet har i en *medlemsstat i Europeiska unionen* eller i en stat där unionsrätten tillämpas till följd av *internationella* avtal med Europeiska unionen.

§ 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 système-

§ 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

§ 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 verksam-

es d'amélioration des performances afin de réduire au minimum les retards et perturbations d'exploitation et d'améliorer les performances du réseau ferroviaire,	schemes to minimise delays and disruptions and improve the performance of the railway network,	hetsstyrning för att minimera förseningar och störningar samt förbättra järnvägssystemet,
- les mesures d'indemnisation en faveur des clients et	- compensation arrangements in favour of customers and	- ersättningssystem till förmån för kunderna och
- le règlement des litiges.	- dispute resolution.	- tvistlösning.

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 ;

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;

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 ska anställas och de fordon som ska användas inte längre uppfyller

- | | | |
|---|---|--|
| | | säkerhetskraven, |
| c) le transporteur est en retard de paiement, à savoir | c) the carrier is in arrear with payment, that is to say | c) transportören ligger efter med betalningen, |
| 1. pour deux échéances successives et avec un montant qui dépasse une contre-valeur d'usage pour un mois ou | 1. for two successive payment periods and for an amount in excess of the equivalent of one month's use, or | 1. om detta har skett vid två på varandra följande förfalldagar och beloppet motsvarar minst en månads nyttjande eller |
| 2. pour un délai couvrant plus de deux échéances et avec un montant égal à la contre-valeur d'usage pour deux mois ; | 2. for a period covering more than two payment periods and for an amount equal to the value of two months' use; | 2. om förfalldagarna inte följer på varandra och beloppet motsvarar minst två månaders nyttjande, |
| d) le transporteur a violé d'une manière caractérisée l'une des obligations particulières prévues à l'article 6, §§ 2 et 3. | d) the carrier is in clear breach of one of the special obligations specified in Article 6 §§ 2 and 3. | 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

§ 2 The carrier may rescind the contract of use forthwith when the manager loses his right to manage the *railway* infrastructure.

§ 2 Transportören får häva avtalet omedelbart när förvaltaren förlorar sin rätt att förvalta *järnvägsinfrastrukturen*.

l'infrastructure ferroviaire.

§ 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.

§ 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.

§ 3 Varje part i nyttnjandeavtalet 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 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.

§ 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.

§ 4 Den avtalspart som har orsakat hävandet ska 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 Les parties au contrat peuvent convenir de conditions dérogeant aux dispositions du § 1,

§ 5 The parties to the contract may agree conditions derogating from the provisions of § 1 let-

§ 5 Avtalsparterna får komma överens om villkor som avviker från bestämmelserna i § 1 c och d samt i § 4.

lettres c) et d) et du § 4. ters c) and d) and § 4.

Titre III
Responsabilité

Title III
Liability

Avdelning III
Ansvar

Article 8
Responsabilité du
gestionnaire

Article 8
Liability of the
manager

Artikel 8
Förvaltarens ansvar

§ 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),

causés au transporteur ou à ses auxiliaires durant l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et ayant leur origine dans l'infrastructure ferroviaire.

Le gestionnaire est également responsable des dommages

§ 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),

caused to the carrier or to his auxiliaries during the use of the railway infrastructure and having its origin in the railway infrastructure.

The manager shall also be liable for pecuniary loss resulting

§ 1 Förvaltaren ska vara ansvarig för

- a) personskada (dödsfall, personskada eller annan fysisk eller psykisk skada),
- b) sakskada (förstöring av eller skada på fast eller lös egendom),

som har tillfogats transportören eller dennes *personal* vid nyttjandet av järnvägsinfrastrukturen och som beror på järnvägsinfrastrukturen.

Förvaltaren ska även vara ansvarig för ekonomisk skada till

pécuniaires résultant des dommages-intérêts dus par le transporteur en vertu des Règles uniformes CIV et CIM lorsque ces dommages ont leur origine dans l'infrastructure ferroviaire dans le cadre de son utilisation.

from damages payable by the carrier under the CIV Uniform Rules and the CIM Uniform Rules when such loss has its origin in the railway infrastructure while it is being used.

följd av skadestånd som transportören ska betala enligt de enhetliga rättsreglerna CIV och de enhetliga rättsreglerna CIM, när sådan skada beror på nyttjandet av järnvägsinfrastrukturen.

§ 2 Le gestionnaire est déchargé de cette responsabilité :

§ 2 The manager shall be relieved of this liability

§ 2 Förvaltaren ska 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 ska betala enligt de enhetliga rättsreglerna CIV
1. si l'événement *dommageable* a été causé par des circonstances extérieures à la *gestion de l'infrastructure ferroviaire* que le gestionnaire, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de
1. if the incident giving rise to the loss or damage has been caused by circumstances not connected with the management of the railway infrastructure which the manager, in spite of having
1. om den händelse som givit upphov till skadan har orsakats av omständigheter som inte kan hänföras till själva *handhavandet av järnvägsinfrastrukturen* och som förvaltaren inte hade kunnat

- | | | |
|--|---|--|
| <p>l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier,</p> | <p>taken the care required in the particular circumstances of the case, could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent,</p> | <p>undgå eller förebygga följderna av, även om den hade iakttagit den omsorg som omständigheterna påkallade,</p> |
| <p>2. dans la mesure où l'événement dommageable est dû à une faute de la personne ayant subi le dommage,</p> | <p>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,</p> | <p>2. i den utsträckning som den händelse som givit upphov till skadan beror på fel eller försummelse av den person som lidit skada,</p> |
| <p>3. si l'événement <i>dommageable</i> 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;</p> | <p>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;</p> | <p>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,</p> |

- 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 de circonstances que le gestionnaire ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier.
- 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 the manager could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent.
- b) i händelse av sakskada och ekonomisk skada till följd av skadestånd som transportören ska 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 omständigheter som förvaltaren inte hade kunnat undgå eller förebygga följderna av.

- § 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
- § 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,
- § 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, ska han vara helt ansvarig

a), il répond pour le tout dans les limites des présentes Règles uniformes et sans préjudice de son recours éventuel contre le tiers.

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.

inom de gränser som anges i dessa enhetliga rättsregler men utan inskränkning i den rätt till återkrav som han kan ha mot tredje man.

§ 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.

§ 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.

§ 4 Avtalsparterna får komma överens om huruvida, och i vilken utsträckning, förvaltaren ska vara ansvarig för skada som orsakas av transportören genom försening eller driftsstörning.

Article 9
Responsabilité du
transporteur

Article 9
Liability of the
carrier

Artikel 9
Transportörens
ansvar

§ 1 Le transporteur est responsable :

a) des dommages corporels (mort, blessures ou toute autre atteinte à l'intégrité physique ou psychique),

b) des dommages matériels (destruction ou ava-

§ 1 The carrier 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 (destruc-

§ 1 Transportören ska vara ansvarig för

a) personskada (dödsfall, personskada eller annan fysisk eller psykisk skada),

b) sakskada (förstöring av eller skada på fast

<p>rie des biens mobiliers et immobiliers),</p> <p>causés au gestionnaire ou à ses auxiliaires, durant l'utilisation de l'infrastructure <i>ferroviaire</i>, par les moyens de transport utilisés ou par les personnes ou par les marchandises transportées.</p>	<p>tion of or damage to movable or immovable property),</p> <p>caused to the manager or to his auxiliaries, during the use of the <i>railway</i> infrastructure, by the means of transport used or by the persons or goods carried.</p>	<p>eller lös egendom),</p> <p>som vid nyttjandet av <i>järnvägsinfrastrukturen</i> har orsakats 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 <i>dommageable</i> a été causé par des circonstances extérieures à 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,</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 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 conse-</p>	<p>§ 2 Transportören ska 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 som inte kan hänföras till själva järnvägsdriften och som transportören inte hade kunnat undgå eller förebygga följdena av, även om transportören hade iakttagit den omsorg som omständig-</p>
--	--	--

- | | | |
|---|--|---|
| | quences of which he was unable to prevent, | heterna 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 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 éviter ; | 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; | 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) en cas de dommages matériels lorsque le dommage est causé par la faute du gestionnaire ou par un ordre du | 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 | b) vid sakskada när skadan har orsakats genom fel eller försummelse från förvaltarens sida eller genom en |

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.

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.

order från förvaltaren som inte beror på transportören eller av omständigheter som transportören inte hade kunnat undgå eller förebygga följderna av.

§ 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.

§ 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.

§ 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, ska 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 Les parties au contrat peuvent convenir si, et dans quelle mesure, le transporteur est res-

§ 4 The parties to the contract may agree whether and to what extent the carrier shall be liable

§ 4 Avtalsparterna får komma överens om huruvida, och i vilken utsträckning, transportören ska

ponsable des dommages causés au gestionnaire par une perturbation dans l'exploitation.

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.

§ 2 Le § 1 est applicable par analogie lorsque des causes imputables au ges-

for the loss or damage caused to the manager by disruption to his operations.

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.

§ 2 § 1 shall apply mutatis mutandis if causes attributable to the manager and

vara ansvarig för skada som orsakats förvaltaren genom försening eller driftsstörning.

Artikel 10

Samverkande skadeorsaker

§ 1 När orsaker som kan hänföras till förvaltaren och orsaker som kan hänföras till transportören har medverkat till skadan, ska 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, ska varje part stå för den skada den har lidit.

§ 2 Vad som sägs i § 1 ska också tillämpas när de omständigheter för

tionnaire et des causes imputables à plusieurs transporteurs empruntant la même infrastructure ferroviaire ont contribué au dommage.

causes attributable to several carriers using the same railway infrastructure contributed to the loss or damage.

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 *ferroviaire* 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 *railway* 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 ska § 1 första meningen också tillämpas när omständigheter för vilka flera transportörer som använder samma *järnvägsinfrastruktur* svarar har medverkat till skadan. Om det inte går att fastställa i vilken utsträckning respektive omständigheter har medverkat till skadan, ska transportörerna vara ansvariga gentemot förvaltaren till lika stora delar.

1.2 Förslag till lag om ändring i järnvägstekniklagen (2022:366)

Härigenom föreskrivs att bilagan till järnvägstekniklagen (2022:366) ska ha följande lydelse.

Denna lag träder i kraft den dag som regeringen bestämmer.

Nuvarande lydelse

Bilaga

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, bihang G till fördraget)

Article premier
Champ
d'application

Article 1
Scope

Artikel 1
Tillämpningsområde

Les présentes Règles uniformes fixent la procédure selon laquelle les véhicules ferroviaires sont admis à circuler ou à être utilisés en trafic international.

These Uniform Rules lay down, for railway vehicles, the procedure for the admission to circulation or use in international traffic.

I dessa enhetliga rättsregler fastställs förfarandet för godkännande av järnvägsfordon för nyttjande i internationell trafik.

Article 3Admission 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

Article 3Admission 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

Artikel 3Godkännande 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

l'admission technique d'éléments de construction.	the technical admission of elements of construction.	tekniskt godkännande av komponenter.
---	--	--------------------------------------

Article 9
Prescriptions
d'exploitation

§ 1 Les entreprises de transport ferroviaire qui exploitent un véhicule *ferroviaire* admis à la circulation en trafic international 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 tech-

Article 9
Operation
prescriptions

§ 1 The rail transport undertakings which operate *railway* vehicles admitted to circulation in international traffic 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 prescrip-

Artikel 9
Driftföreskrifter

§ 1 De järnvägsföretag som nyttjar ett *järnvägsfordon* som är godkänt för nyttjande i internationell trafik ska vara 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

niques figurant dans les PTU et d'y satisfaire en permanence lors de la construction ou de la gestion de cette infrastructure.	tions specified in the UTP and satisfy them permanently in respect of the construction and the management of that infrastructure.	uppfylla dem vid uppbyggnad eller förvaltning av denna infrastruktur.
--	---	---

*Föreslagen lydelse**Bilaga*

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, bihang G till fördraget)

Article premier
Champ
d'application

Les présentes Règles uniformes fixent la procédure selon laquelle les véhicules sont admis à circuler ou à être utilisés en trafic international.

Article 1
Scope

These Uniform Rules lay down, for vehicles, the procedure for the admission to circulation or use in international traffic.

Artikel 1
Tillämpningsområde

I dessa enhetliga rättsregler fastställs förfarandet för godkännande av *fordon* för nyttjande i internationell trafik.

Article 3
Admission au trafic international

§ 1 Pour circuler en trafic international, chaque véhicule doit

Article 3
Admission to international traffic

§ 1 Each vehicle must, for circulation in international

Artikel 3
Godkännande för internationell trafik

§ 1 Varje *fordon* måste för att få nyttjas i internatio-

être admis conformément aux présentes Règles uniformes. traffic, be admitted in accordance with these Uniform Rules. nell trafik vara godkänd i enlighet med dessa enhetliga rättsregler.

§ 2 L'admission technique a pour but de vérifier que les véhicules 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.

§ 2 The technical admission shall have the aim of ascertaining whether the 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.

§ 2 Det tekniska godkännandet ska ha till ändamål att kontrollera att fordonen uppfyller

a) konstruktionsföreskrifterna i UTP:n,

b) konstruktions- och utrustningsföreskrifterna i RID,

c) de särskilda villkoren för godkännande enligt artikel 7a.

§ 3 Les §§ 1 et 2 ainsi que les articles suivants s'appliquent par analogie à l'admission technique d'éléments de construction.

§ 3 §§ 1 and 2 as well as the following articles shall apply mutatis mutandis to the technical admission of elements of construction.

§ 3 Vad som sägs i §§ 1 och 2 samt följande artiklar ska också tillämpas på tekniskt godkännande av komponenter.

Article 9
Prescriptions
d'exploitation

§ 1 Les entreprises de transport ferroviaire qui exploitent un véhicule admis à la circulation en trafic international 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

Article 9
Operation
prescriptions

§ 1 The rail transport undertakings which operate vehicles admitted to circulation in international traffic 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.

Artikel 9
Driftföreskrifter

§ 1 De järnvägsföretag som nyttjar ett fordon som är godkänt för nyttjande i internationell trafik ska vara 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 trafiklednings-systemen, 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.

ou de la gestion de
cette infrastructure.

1.3 Förslag till lag om ändring i järnvägssäkerhetslagen (2022:367)

Härigenom föreskrivs att det i järnvägssäkerhetslagen (2022:367) ska införas två nya paragrafer, 1 kap. 5 a och 5 b §§, en bilaga och närmast före 1 kap. 5 a § en ny rubrik av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

Internationella bestämmelser som ska gälla som svensk lag

5 a §

Originaltexterna av bestämmelserna i bibang H om säker drift av tåg i internationell trafik i fördraget om internationell järnvägstrafik (COTIF) av den 9 maj 1980 i lydelsen enligt ändringsprotokollet av den 3 juni 1999 ska gälla som svensk lag. Den franska texten gäller om originaltexterna skiljer sig åt.

Första stycket gäller inte till den del bestämmelserna reglerar de fördragsslutande parternas förpliktelser mot varandra eller mot Mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik (OTIF).

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

5 b §

Om revisionsutskottet inom OTIF har beslutat om en för Sverige bindande ändring av det bihang som avses i 5 a § första stycket, ska ändringen gälla i Sverige från och med den dag då ändringen träder i kraft enligt fördraget.

Denna lag träder i kraft den dag som regeringen bestämmer.

*Föreslagen lydelse**Bilaga***Règles uniformes concernant l'exploitation en sécurité des trains en trafic international (EST, appendice H à la Convention)****Uniform Rules concerning the Safe Operation of Trains in International Traffic (EST, appendix H to the Convention)****Enhetliga rättsregler för säker drift av tåg i internationell trafik (EST, bihang H till fördraget)***Article premier
Champ
d'application*

Les présentes Règles uniformes fixent les exigences pour l'exploitation en sécurité des trains en trafic international, y compris pour les certificats de sécurité et la surveillance.

*Article 1
Scope*

These Uniform Rules lay down requirements concerning the safe operation of trains in international traffic, including safety certification and supervision.

*Artikel 1
Tillämpningsområde*

Genom dessa enhetliga rättsregler fastställs krav avseende den säkra driften av tåg i internationell trafik, inbegripet säkerhetscertifiering och kontroll.

*Article 2
Définitions*

Aux fins des présentes Règles uniformes, de leurs annexes et des PTU, outre les termes définis à l'article 2 des Règles uni-

*Article 2
Definitions*

For the purposes of these Uniform Rules, their Annexes and the UTP, in addition to the terms defined in Article 2 of ATMF

*Artikel 2
Definitioner*

I dessa enhetliga rättsregler, bilagorna till dessa och UTP:n, och i tillägg till definitionerna i artikel 2 i de enhetliga rättsreglerna

- | | | |
|--|--|--|
| <p>formes ATMF et à l'article 2 des Règles uniformes APTU, le terme :</p> | <p>Uniform Rules and Article 2 of APTU Uniform Rules, the term</p> | <p>ATMF och artikel 2 i de enhetliga rättsreglerna APTU avses med</p> |
| <p>a) « domaine d'exploitation » désigne les réseaux situés dans un ou plusieurs États parties sur lesquels un véhicule est destiné à être utilisé ;</p> | <p>a) "area of operation" means the networks located within two or more Contracting States on which a railway undertaking intends to operate;</p> | <p>a) verksamhetsområde: järnvägsnät belägna inom två eller flera fördragsstater på vilka ett järnvägsföretag avser att bedriva järnvägstrafik;</p> |
| <p>b) « autorité de certification de la sécurité » désigne l'entité nationale ou internationale chargée de délivrer les certificats de sécurité aux entreprises ferroviaires ;</p> | <p>b) "Safety Certification Authority" means the national or international entity responsible for issuing Safety Certificates to railway undertakings;</p> | <p>b) tillståndsmyndighet: den nationella eller internationella organisation som har ansvar för att utfärda säkerhetsintyg till järnvägsföretag;</p> |
| <p>c) « entreprise ferroviaire certifiée » désigne toute entreprise ferroviaire détenant un certificat de sécurité délivré par l'autorité de certification de la sécurité ;</p> | <p>c) "Certified railway undertaking" means a railway undertaking that holds a Safety Certificate issued by a Safety Certification Authority;</p> | <p>c) certifierat järnvägsföretag; ett järnvägsföretag som innehar ett säkerhetsintyg utfärdat av en tillståndsmyndighet;</p> |
| <p>d) « interoperabilité » désigne l'aptitude à per-</p> | <p>d) "interoperability" means the ability to per-</p> | <p>d) driftskompatibilitet: förmågan att bedriva</p> |

- mettre la circulation en sécurité et sans interruption au sein d'un système ferroviaire ainsi qu'en provenance ou à destination d'autres systèmes ferroviaires des trains qui accomplissent les niveaux de performance requis ;
- e) « contrôle » désigne le dispositif mis en place par les entreprises ferroviaires ou les gestionnaires d'infrastructure en vue de vérifier que leur système de gestion de la sécurité est correctement appliqué et efficace ;
- f) « système ferroviaire » désigne, dans chaque État partie, le réseau composé des lignes, gares, nœuds et terminaux destinés au
- form safe and uninterrupted movement of trains within a rail system and from and to other rail systems, while these trains accomplish the required levels of performance;
- e) “monitoring” means the arrangements put in place by railway undertakings or infrastructure managers to check that their safety management system is correctly applied and effective;
- f) “rail system” means, in each Contracting State, the network consisting of lines, stations, hubs and terminals in-
- säker tågtrafik utan driftsafbrott i och mellan järnvägsnät och samtidigt uppfylla erforderliga prestandakrav;
- e) övervakning: de förfaranden som järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare har i syfte att kontrollera att säkerhetsstyrningssystemet tillämpas korrekt och är effektivt;
- f) järnvägssystem: det i varje fördragsstat belägna järnvägsnätet innefattande linjer, stationer, knutpunkter och ter-

- | | | |
|--|--|--|
| <p>trafic international et tous les véhicules susceptibles de circuler sur tout ou partie de ce réseau ;</p> | <p>tended for international rail traffic and all vehicles likely to travel on all or part of the network;</p> | <p>minaler för internationell järnvägstrafik och de fordon som kan trafikera hela eller delar av detta nät.</p> |
| <p>g) « certificat de sécurité » désigne la preuve que l'entreprise ferroviaire concernée a mis en place son système de gestion de la sécurité et qu'elle est en mesure d'opérer en toute sécurité au sein du domaine d'exploitation dans l'État où le certificat est valide ;</p> | <p>g) "Safety Certificate" means the evidence that the railway undertaking concerned has established its safety management system and that it is able to operate safely in the area of operation in the State where it is valid;</p> | <p>g) säkerhetsintyg: intyg som visar att det berörda järnvägsföretaget har inrättat ett säkerhetsstyrningssystem och att det har förmåga att bedriva en säker järnvägstrafik inom det verksamhetsområde i den stat i vilket intyget gäller;</p> |
| <p>h) « système de gestion de la sécurité » désigne l'organisation, les modalités et les procédures établies par un gestionnaire de l'infrastructure ou une entreprise ferroviaire</p> | <p>h) "safety management system" means the organisation, arrangements and procedures established by an infrastructure manager or a railway undertaking to ensure the safe mana-</p> | <p>h) säkerhetsstyrningssystem: den organisation, de förfaranden och rutiner som inrättas av en infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag i syfte att garantera en säker</p> |

pour assurer la gestion sûre de ses propres opérations ;	gement of its operations;	drift av tågtrafiken;
i) « surveillance » désigne le dispositif mis en place par l'autorité de surveillance pour suivre les performances en matière de sécurité de toute entreprise ferroviaire ayant reçu un certificat de sécurité ;	i) "supervision" means the arrangements put in place by the Supervision Authority to oversee safety performance of a railway undertaking after it has received a Safety Certificate;	i) tillsyn: det förfarande som inrättats av tillsynsmyndigheten för att utöva tillsyn över driftsäkerheten hos järnvägsföretag efter det att säkerhetsintyg har utfärdats;
j) « autorité de surveillance » désigne l'entité nationale ou internationale chargée de surveiller la bonne application du système de gestion de la sécurité.	j) "Supervision Authority" means the national or international entity responsible for supervising the correct application of the safety management system.	j) tillsynsmyndighet: den nationella eller internationella organisation som har ansvaret för att utöva tillsyn över den korrekta tillämpningen av säkerhetsstyrningssystemet.

*Article 3**Exigences en matière d'exploitation et de sécurité**Article 3**Operational and safety requirements**Artikel 3**Drift- och säkerhetskrav*

§ 1 En trafic international, les trains sont exploités con-

§ 1 Trains shall be operated in international traffic in ac-

§ 1 Internationell järnvägstrafik ska bedrivas enligt de

formément aux exigences en matière d'exploitation et de sécurité énoncées dans les présentes Règles uniformes.

cordance with the operational and safety requirements set out in these Uniform Rules.

drift- och säkerhetskrav som anges i dessa enhetliga rättsregler.

§ 2 Sans préjudice des responsabilités des entités chargées de l'entretien des véhicules ferroviaires et de tous les autres acteurs susceptibles d'avoir une incidence sur l'exploitation sûre du système ferroviaire, les États parties veillent à ce que sur leur territoire, la responsabilité pour l'exploitation en sécurité des trains en trafic international et la maîtrise des risques associés soit assumée par le ou les gestionnaires d'infrastructure concernés et la ou les entreprises ferroviaires faisant circuler le train.

§ 2 Without prejudice to the responsibilities of Entities in Charge of Maintenance of railway vehicles and of all other actors having a potential impact on the safe operation of the railway system, Contracting States shall ensure that on their territory, responsibility for the safe operation of trains in international traffic and the control of risks associated with it rests with the infrastructure manager(s) concerned and the railway undertaking(s) which operate(s) the train.

§ 2 Utan att det påverkar ansvaret för de underhållsansvariga enheter som svarar för underhållet av järnvägsfordon samt för övriga aktörer som kan ha en påverkan på driftsäkerheten i järnvägssystemet, ska de fördragsslutande staterna säkerställa att ansvaret för säkerheten i den internationella järnvägstrafiken som bedrivs på deras territorier och kontrollen av de risker som är förenad med denna trafik vilar på berörda infrastrukturförvaltare och de järnvägsföretag som bedriver sådan trafik.

§ 3 Les États parties imposent à toutes les entreprises fer-

§ 3 Contracting States shall require all railway under-

§ 3 De fördragsslutande staterna ska förplikta samtliga

roviaires et tous les gestionnaires d'infrastructure impliqués dans l'exploitation de trains en trafic international sur leur territoire de disposer d'un système de gestion de la sécurité et d'en contrôler la bonne application.

§ 4 Les États parties veillent à ce que toutes les règles d'exploitation et de sécurité obligatoires soient publiées et mises à la disposition des entreprises ferroviaires et gestionnaires d'infrastructure.

*Article 4
Autorité de certification de la sécurité*

§ 1 Chaque État partie veille à l'établissement d'une autorité de certification de la sécurité, dont l'organisation, la structure juridique et la prise

takings and infrastructure managers involved in the operation of trains in international traffic on their territory to have implemented a safety management system and to monitor its correct application.

§ 4 Contracting States shall ensure that all binding operational and safety rules are published and made available to railway undertakings and infrastructure managers.

*Article 4
Safety Certification Authority*

§ 1 Each Contracting State shall ensure that a Safety Certification Authority is established, whose organisation, legal structure and deci-

järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare som bedriver internationell järnvägstrafik inom territoriet att inrätta ett säkerhetsstyrningssystem och att övervaka den korrekta tillämpningen av detta.

§ 4 De fördragslutande staterna ska se till att samtliga tvingande drift- och säkerhetsbestämmelser tillkännages samt hålls tillgängliga för järnvägsföretagen och infrastrukturförvaltarna.

*Artikel 4
Tillståndsmyndighet*

§ 1 Varje fördragslutande stat ska säkerställa att det inrättas en tillståndsmyndighet vars organisation, legala struktur och beslutsfattande är

de décision sont indépendantes de toute entreprise ferroviaire et gestionnaire d'infrastructure. sion making shall be independent from any railway undertaking and infrastructure manager. självständigt i förhållande till samtliga järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare.

L'autorité de certification de la sécurité et l'autorité de surveillance visée à l'article 6, § 1, peuvent être deux entités distinctes ou être intégrées dans la même organisation. The Safety Certification Authority and the Supervision Authority mentioned in Article 6 § 1 may be two separate entities or they may be incorporated into the same organisation. Tillståndsmyndigheten och den tillsynsmyndighet som anges i artikel 6 § 1 kan utgöras av två skilda enheter, men de kan även ingå i en och samma organisation.

§ 2 Chaque État partie notifie au Secrétaire général son autorité de certification de la sécurité dans au moins une des langues de travail de l'Organisation et tient cette information à jour. § 2 Each Contracting State shall notify the Secretary General of its Safety Certification Authority in at least one of the Organisation's working languages and shall keep the information up-to-date. § 2 Varje fördragslutande stat ska underrätta generalsekreteraren om statens tillståndsmyndighet på minst ett av organisationens arbetspråk samt hålla denna information aktuell.

§ 3 Le Secrétaire général publie l'information visée au § 2 sur le site Web de l'Organisation dans les langues de notification. § 3 The Secretary General shall publish the information referred to under § 2 on the website of the Organisation in the languages of notification. § 3 Generalsekreteraren ska offentliggöra den information som avses i 2 § på organisationens hemsida på de språk som används för offentliggöranden.

*Article 5
Certification de
sécurité des
entreprises
ferroviaires*

§ 1 Les États parties n'autorisent l'exploitation de trains en trafic international que par des entreprises ferroviaires dont le certificat de sécurité est valide sur leur territoire.

§ 2 Les certificats de sécurité pour l'exploitation des trains en trafic international sont délivrés conformément aux dispositions des présentes Règles uniformes.

§ 3 Lorsqu'elles délivrent des certificats de sécurité à des entreprises ferroviaires qui détiennent déjà un certificat de sécurité dans un autre État partie, les autorités de certification de la sécurité acceptent les résultats des

*Article 5
Safety certification
of railway
undertakings*

§ 1 Contracting States shall only permit the operation of trains in international traffic by railway undertakings whose Safety Certificate is valid on their territory.

§ 2 Safety Certificates for the operation of trains in international traffic shall be issued in accordance with the provisions set out in these Uniform Rules.

§ 3 When issuing Safety Certificates to railway undertakings which already have a Safety Certificate valid in another Contracting State, Safety Certification Authorities shall accept the results of conformity assess-

*Artikel 5
Säkerhetscertifiering
av järnvägsföretag*

§ 1 De fördragsslutande staterna ska endast godkänna att internationell järnvägstrafik bedrivs av järnvägsföretag som innehar ett säkerhetsintyg som gäller för deras territorier.

§ 2 Säkerhetsintyg avseende driften av internationell järnvägstrafik ska utfärdas i enlighet med bestämmelserna i dessa enhetliga rättsregler.

§ 3 I samband med att ett säkerhetsintyg utfärdas till järnvägsföretag som redan innehar ett säkerhetsintyg som är giltigt i en annan fördragsslutande stat, ska tillståndsmyndigheten godta resultaten av de konformitetsbe-

évaluations de la conformité réalisées par les autorités de certification de la sécurité de l'autre État partie.

ments made by the Safety Certification Authority of the other Contracting State.

dömningar som gjorts av tillståndsmyndigheten i den andra fördragsslutande staten.

Cette reconnaissance n'est obligatoire que pour les évaluations de la conformité qui sont réalisées sur la base de dispositions équivalentes à celles énoncées dans les annexes aux présentes Règles uniformes ou dans les Prescriptions techniques uniformes.

This acceptance is only mandatory as far as the conformity assessments have been conducted on the basis of equivalent provisions set out in the Annexes to these Uniform Rules or in Uniform Technical Prescriptions.

Denna skyldighet gäller endast så länge konformitetsbedömningarna har företagits i enlighet med likvärdiga bestämmelser i bilagorna till dessa enhetliga rättsregler eller enhetliga tekniska föreskrifter.

Les autorités de certification de la sécurité coopèrent à cet effet.

Safety Certification Authorities shall cooperate to this end.

Tillståndsmyndigheterna ska samarbeta i detta syfte.

§ 4 Indépendamment du § 3, tout État partie peut conclure des accords pour la reconnaissance mutuelle de tout ou partie des certificats de sécurité délivrés par l'autorité de certification de la sécurité

§ 4 In addition to § 3, Contracting States may conclude agreements which provide for the mutual recognition of Safety Certificates, or parts thereof, issued by the Safety Certification Authority of the other

§ 4 I tillägg till § 3 kan de fördragsslutande staterna sluta överenskommelser avseende ömsesidigt erkännande av hela eller delar av säkerhetsintyg utfärdade av tillståndsmyndigheter i övriga stater under förut-

d'autres États, à condition que les critères d'évaluation selon lesquels ces certificats de sécurité ont été délivrés assurent la conformité aux critères applicables dans ces États. Ces accords sont notifiés au Secrétaire général, qui publie ces informations. Les conditions de la reconnaissance mutuelle des certificats de sécurité en tout ou en partie peuvent également être définies dans une annexe aux présentes Règles uniformes.

§ 5 Les États parties veillent à ce que leur autorité de certification de la sécurité inscrive dans un registre public les entreprises ferroviaires dont le certificat de sécurité est valide sur leur territoire pour l'exploitation de trains en trafic international, avec leur domaine d'exploitation et la

state(s), provided that the assessment criteria according to which the Safety Certificate was issued ensure compliance with the criteria applicable in those states. Such agreements shall be notified to the Secretary General. The Secretary General shall publish this information. Conditions for the mutual recognition of Safety Certificates, or parts thereof, may also be set out in an Annex to these Uniform Rules.

§ 5 Contracting States shall ensure that their Safety Certification Authority publicly registers the railway undertakings whose Safety Certificate is valid on their territory for the operation of trains in international traffic, including their area of operation and validity of each certifi-

cation att bedömningskriterierna som låg till grund för utfärdandet av säkerhetsintyget överensstämmer med de tillämpliga kriterierna i dessa stater. Generalsekretären ska underättas om sådana överenskommelser. Generalsekretären ska offentliggöra den informationen. Villkor för ömsesidigt erkännande av hela eller delar av säkerhetsintyg kan även införas i en bilaga till dessa enhetliga rättsregler.

§ 5 De fördragsslutande staterna ska säkerställa att tillståndsmyndigheten för ett offentligt register över de järnvägsföretag som innehar ett giltigt nationellt säkerhetsintyg avseende driften av internationell tågtrafik, inbegripet verksamhetsområdet och giltigheten av varje

validité de chaque certificat, et à ce qu'elle tienne cette liste à jour.	icate and shall keep this list up-to-date.	intyg. Informationen i registret ska hållas aktuell.
---	--	--

§ 6 La Commission d'experts techniques est compétente pour adopter les spécifications et modalités pratiques d'une base de données commune pour la publication des informations visées au § 5.	§ 6 The Committee of Technical Experts shall be competent to adopt the specifications and practical arrangements for a common database to publish the information specified in § 5.	§ 6 Tekniska expertutskottet är behörigt att anta specifikationer och praktiska åtgärder avseende en gemensam databas för offentliggörande av den information som anges i § 5.
--	---	--

§ 7 La Commission d'experts techniques est compétente pour adopter les recommandations pour la mise en œuvre d'un système de coopération et d'évaluation par les pairs des autorités de certification de la sécurité aux fins de la reconnaissance mutuelle visée au § 4.	§ 7 The Committee of Technical Experts shall be competent to adopt recommendations to implement a system of cooperation and peer evaluation of Safety Certification Authorities to support the mutual recognition described in § 4.	§ 7 Tekniska expertutskottet är behörigt att anta rekommendationer avseende införande av ett system för samarbete och utvärdering av tillståndsmyndigheter i syfte att understödja det ömsesidiga erkännande som anges i 4 §.
---	---	---

Article 6
Surveillance

Article 6
Supervision

Artikel 6
Tillsyn

§ 1 Chaque État partie veille à l'établissement d'une	§ 1 Each Contracting State shall ensure that a Supervi-	§ 1 Varje fördragslutande stat ska säkerställa att en till-
---	---	---

autorité de surveillance, dont l'organisation, la structure juridique et la prise de décision sont indépendantes de toute entreprise ferroviaire et gestionnaire d'infrastructure.

L'autorité de surveillance et l'autorité de certification de la sécurité visée à l'article 4, § 1, peuvent être deux entités distinctes même ou être intégrées dans la organisation.

§ 2 La bonne application du système de gestion de la sécurité des entreprises ferroviaires est surveillée par l'autorité de surveillance en application des présentes Règles uniformes.

§ 3 Chaque État partie notifie au Secrétaire général son autorité de surveillance dans au moins une des langues de

sion Authority is established, whose organisation, legal structure and decision making shall be independent from any railway undertaking and infrastructure manager.

The Supervision Authority and the Safety Certification Authority mentioned in Article 4(1) may be two separate entities or they may be incorporated into the same organisation.

§ 2 The correct application of the safety management system of railway undertakings shall be supervised by the Supervision Authority in accordance with these Uniform Rules.

§ 3 Each Contracting State shall notify the Secretary General of its Supervision Authority in at least one of the Or-

synsmyndighet inrättas, vars organisation, legala struktur och beslutsfattande ska vara självständigt i förhållande till samtliga järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare.

Tillsynsmyndigheten och den tillståndsmyndighet som anges i artikel 4 § 1 kan utgöras av två skilda enheter, men de kan även ingå i en och samma organisation.

§ 2 Tillsynsmyndigheten ska i enlighet med dessa enhetliga rättsregler bedriva tillsyn över att järnvägsföretagens säkerhetsstyrningssystem tillämpas på ett korrekt sätt.

§ 3 Varje fördragslutande stat ska underrätta generalsekretären om statens tillsynsmyndighet på minst ett

travail de l'Organisation et tient cette information à jour.	ganisation's working languages and shall keep the information up-to-date.	av organisationens arbetsspråk samt hålla informationen aktuell.
--	---	--

§ 4 Le Secrétaire général publie l'information visée au § 3 sur le site Web de l'Organisation dans les langues de notification.	§ 4 The Secretary General shall publish the information referred to under § 3 on the website of the Organisation in the languages of notification.	§ 4 Generalsekretären ska offentliggöra den information som avses i § 3 på organisationens hemsida på de språk som används för offentliggöranden.
---	--	---

§ 5 La Commission d'experts techniques est compétente pour adopter les recommandations pour la mise en œuvre d'un système de coopération et d'évaluation par les pairs des autorités de surveillance aux fins de la reconnaissance mutuelle visée à l'article 5, § 4.	§ 5 The Committee of Technical Experts shall be competent to adopt recommendations to implement a system of cooperation and peer evaluation of Supervision Authorities to support the mutual recognition described in Article 5 § 4.	§ 5 Tekniska expertutskottet ska vara behörigt att anta rekommendationer avseende implementeringen av ett system för samarbete och kollegial utvärdering av tillsynsmyndigheter i syfte att främja det ömsesidiga erkännande som beskrivs i artikel 5 § 4.
---	--	--

Article 7
Gestion de la sécurité et exploitation des trains

Article 7
Safety management and the operation of trains

Artikel 7
Säkerhetsstyrning och tågdrift

§ 1 Les entreprises ferroviaires exploitent des trains en	§ 1 Railway undertakings shall operate trains in interna-	§ 1 Järnvägsföretag ska bedriva internationell järnvägs-
---	---	--

trafic international dans les limites du domaine d'exploitation indiqué dans leur certificat de sécurité.

§ 2 Les gestionnaires d'infrastructure et entreprises ferroviaires impliqués dans l'exploitation des trains en trafic international maîtrisent tous les risques de sécurité associés à leur activité.

§ 3 Les gestionnaires d'infrastructure et entreprises ferroviaires impliqués dans l'exploitation des trains en trafic international coopèrent pour s'assurer que les trains en trafic international dont ils sont responsables sont exploités en toute sécurité.

§ 4 Les gestionnaires d'infrastructure et entreprises ferroviaires impliqués dans l'ex-

tional traffic only within the area of operation specified in their Safety Certificates.

§ 2 Infrastructure managers and railway undertakings involved in the operation of trains in international traffic shall control all safety risks associated with their activities.

§ 3 Infrastructure managers and railway undertakings involved in the operation of trains in international traffic shall cooperate to ensure that trains in international traffic under their responsibility are operated safely.

§ 4 Infrastructure managers and railway undertakings involved in the operation of trains in

trafik endast inom det verksamhetsområde som anges i deras säkerhetsintyg.

§ 2 Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag som är involverade i driften av internationell tågtrafik ska kontrollera samtliga säkerhetsrisker som är förbundna med verksamheten.

§ 3 Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag som är involverade i driften av internationell tågtrafik ska samarbeta i syfte att säkerställa att den internationella tågtrafik som de ansvarar för bedrivs på ett säkert sätt.

§ 4 Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag involverade i driften av internationell järn-

<p>exploitation des trains en trafic international établissent leur système de gestion de la sécurité et en contrôlent la bonne application au titre des présentes Règles uniformes.</p>	<p>international traffic shall establish their safety management system and monitor its correct application in accordance with these Uniform Rules.</p>	<p>vägstrafik ska införa säkerhetsstyrningssystem och övervaka den korrekta tillämpningen av dem enligt dessa enhetliga rättsregler.</p>
--	---	--

Article 8
Annexes et
recommandations

Article 8
Annexes and
recommendations

Artikel 8
Bilagor och
rekommendationer

§ 1 La Commission d'experts techniques décide de l'adoption et de la modification de toute annexe conformément à la procédure établie aux articles 16, 20 et 33, § 6, de la Convention. Ses décisions entrent en vigueur conformément aux dispositions de l'article 35, § 3 et 4, de la Convention.

§ 1 The Committee of Technical Experts shall decide whether to adopt an Annex 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 in accordance with Article 35 §§ 3 and 4 of the Convention.

§ 1 Tekniska expertutskottet beslutar om antagandet av en bilaga eller ändringsbestämmelser till denna i enlighet med den ordning som regleras i artiklarna 16, 20 och 33 § 6 i fördraget. Besluten ska träda i kraft i enlighet med artikel 35 §§ 3 och 4 i fördraget.

§ 2 Peut déposer une demande d'adoption ou de modification d'une annexe :

a) tout État partie ;

§ 2 An application for adoption of an Annex or a provision amending it may be made by:

a) any Contracting State;

§ 2 En ansökan om antagande av en bilaga eller ändringsbestämmelse kan göras av:

a) varje fördragslutande stat;

- | | | |
|---|---|--|
| <p>b) toute organisation régionale au sens de l'article 2, lettre x), des Règles uniformes ATMF ;</p> | <p>b) any regional organisation as defined in Article 2 x) of ATMF Uniform Rules;</p> | <p>b) varje regional organisation som anges i artikel 2 x) i de enhetliga rättsreglerna ATMF;</p> |
| <p>c) toute association internationale représentative pour les membres de laquelle l'existence de l'annexe est indispensable pour des raisons de sécurité et d'économie dans l'exercice de leur activité.</p> | <p>c) any representative international association for whose members the existence of the Annex is indispensable for reasons of safety and economy in the exercise of their activity.</p> | <p>c) varje representativ internationell organisation för vars medlemmar bilagan framstår som oumbärlig i utförandet av verksamheten med hänsyn till säkerhet och ekonomi.</p> |

§ 3 Aux fins de la mise en œuvre harmonisée des exigences définies dans les présentes Règles uniformes, les annexes aux présentes Règles uniformes incluent :

- a) une méthode de sécurité commune sur les exigences relatives aux systèmes de gestion de la sécurité devant être appliqués

§ 3 In order to implement the requirements of these Uniform Rules in a harmonised way, the Annexes to these Uniform Rules shall include:

- a) A Common Safety Method for safety management system requirements to be applied by Safety Certification Authorities when issu-

§ 3 I syfte att implementera kraven i dessa enhetliga rättsregler på ett överensstämmande sätt ska bilagorna till dessa enhetliga rättsregler innehålla:

- a) en avseende kraven på säkerhetsstyrningssystemet gemensam säkerhetsmetod som ska tillämpas av tillståndsmyndigheterna vid

- | | | |
|--|--|---|
| <p>par les autorités de certification de la sécurité lorsqu'elles délivrent des certificats de sécurité et par les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructure lorsqu'ils élaborent, mettent en place, entretiennent et améliorent leurs systèmes de gestion de la sécurité ;</p> | <p>ing Safety Certificates and by railway undertakings and infrastructure managers when developing, implementing, maintaining and improving their safety management systems;</p> | <p>utfärdande av säkerhetsintyg och av järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare i utvecklingen, implementeringen, underhållet och förbättrandet av säkerhetsstyrningssystemen;</p> |
| <p>b) une méthode de sécurité commune sur le contrôle devant être appliquée par les entreprises ferroviaires, par les gestionnaires d'infrastructure et par les entités chargées de l'entretien ;</p> | <p>b) A Common Safety Method on monitoring to be applied by railway undertakings and infrastructure managers and entities in charge of maintenance;</p> | <p>b) en gemensam säkerhetsmetod avseende övervakning som ska tillämpas av järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare samt underhållsansvariga enheter;</p> |
| <p>c) les liens nécessaires avec la méthode de sécurité commune pour l'évaluation et l'appréciation</p> | <p>c) The necessary links to the Common Safety Method on risk evaluation and assessment to be ap-</p> | <p>c) de nödvändiga kopplingarna till den gemensamma säkerhetsmetoden avseende riskutvärdering och</p> |

des risques devant être appliquées par les entreprises ferroviaires, les gestionnaires d'infrastructure et les entités chargées de l'entretien lorsqu'ils apportent une modification technique, opérationnelle ou organisationnelle au système ferroviaire ;

plied by the railway undertakings, infrastructure managers and entities in charge of maintenance when making any technical, operational or organisational change to the railway system;

riskbedömning som ska tillämpas av järnvägsföretagen, infrastrukturförvaltarna och de underhållsansvariga enheterna när dessa gör tekniska, operationella och organisatoriska ändringar i järnvägssystemet;

d) une méthode de sécurité commune sur la surveillance devant être appliquée par les autorités de surveillance.

d) A Common Safety Method on supervision to be applied by Supervision Authorities.

d) en gemensam säkerhetsmetod avseende tillsyn som ska tillämpas av tillsynsmyndigheterna.

La Commission d'experts techniques examine l'inclusion de dispositions harmonisées pour la délivrance de certificats de sécurité.

The Committee of Technical Experts shall consider the inclusion of harmonised procedures for the issuing of Safety Certificates.

Tekniska expertutskottet ska överväga införandet av harmoniserade procedurer för utfärdande av säkerhetsintyg.

§ 4 L'élaboration d'annexes sur la base de demandes

§ 4 The preparation of Annexes shall be the responsibility of

§ 4 Tekniska expertutskottet ansvarar med hjälp av

<p>faites en conformité avec le § 2 est du ressort de la Commission d'experts techniques assistée de groupes de travail ad hoc et du Secrétaire général.</p>	<p>the Committee of Technical Experts assisted by appropriate working groups and the Secretary General on the basis of applications made in accordance with § 2.</p>	<p>lämpliga arbetsgrupper och generalsekreteraren för utarbetandet av bilagorna på grundval av de enligt 2 § gjorda ansökningarna.</p>
--	--	--

<p>§ 5 La Commission d'experts techniques peut recommander des méthodes et pratiques pour l'exploitation en sécurité des trains en trafic international.</p>	<p>§ 5 The Committee of Technical Experts may recommend methods and practices relating to the safe operation of trains in international traffic.</p>	<p>§ 5 Tekniska expertutskottet får rekommendera metoder och rutiner avseende säker drift av tåg i internationell trafik.</p>
--	--	---

Article 9
Déclarations

Article 9
Declarations

Artikel 9
Förklaringar

<p>§ 1 Tout État 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 une annexe aux présentes Règles uniformes en ce qui</p>	<p>§ 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 the Annex to these Uniform Rules, so far as it concerns the</p>	<p>§ 1 En fördragsslutande stat kan inom en period om fyra månader från generalsekreterarens tillkännagivande av tekniska expertutskottets beslut, avge en motiverad förklaring till denne att staten inte kommer att tillämpa bilagan till dessa enhetliga rättsregler i fråga om järnvägsinfrastrukturen eller en</p>
--	--	---

concerne tout ou partie de l'infrastructure ferroviaire située sur son territoire et le trafic sur cette infrastructure.

§ 2 Les États parties ayant fait une déclaration conformément au § 1 ne sont pas pris en compte lorsqu'est déterminé le nombre d'États devant formuler une objection conformément à l'article 35, § 4, de la Convention, pour qu'une décision de la Commission d'experts techniques n'entre pas en vigueur.

§ 3 Tout État qui a fait une déclaration conformément au § 1 peut la retirer à tout moment par voie de notification au Secrétaire général. Ce retrait prend effet le premier jour du deuxième mois suivant la notification.

railway infrastructure or part of it 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.

del av denna på sitt territorium och trafiken på den infrastrukturen.

§ 2 Fördragsslutande stater som har avgett en förklaring enligt § 1 ska inte räknas vid fastställandet av det antal stater som måste avge en invändning enligt artikel 35 § 4 i fördraget för att tekniska expertutskottets beslut inte ska träda i kraft.

§ 3 En stat som har avgett en förklaring enligt § 1 får återkalla denna när som helst genom att underrätta generalsekreteraren. Återkallandet gäller från första dagen i andra månaden efter underrättelsen.

2 Ärendet

Den internationella järnvägstrafiken regleras i stor utsträckning av fördraget om internationell järnvägstrafik av den 9 maj 1980 i dess lydelse enligt ändringsprotokollet av den 3 juni 1999, COTIF 1999. Benämningen COTIF kommer efter fördragets franska titel *Convention relative aux transports internationaux ferroviaires*. För förvaltningen och utvecklingen av fördraget ansvarar Mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik (OTIF).

Sverige har tillträtt COTIF 1999 (se prop. 2014/15:58, bet. 2014/15:CU15, rskr. 2014/15:185). Huvuddelen av fördraget är införlivat i svensk rätt genom järnvägstrafiklagen (2018:181) och järnvägstekniklagen (2022:366). Fördragets artiklar har inkorporerats, dvs. det föreskrivs att de ska gälla som svensk lag. De berörda artiklarna har bifogats lagarna i bilagor. Vissa av fördragets artiklar har inkorporerats genom förordning.

Vid det 13:e mötet med OTIF:s generalförsamling i Bern den 25–26 september 2018 beslutades vissa ändringar i fördraget. Ändringarna finns i *bilagorna 1–4* tillsammans med en svensk översättning. I denna promemoria behandlas frågan om huruvida ändringarna ska godkännas och införlivas i svensk rätt.

3 COTIF 1999

Kärnan i COTIF 1999 om den internationella järnvägstrafiken utgörs av grundfördraget. I det regleras huvudsakligen OTIF:s uppbyggnad och verksamhet. Till grundfördraget finns ett särskilt protokoll om privilegier och immunitet för organisationen och dess anställda. De materiella reglerna kommer till uttryck i följande bihang till fördraget:

- Enhetliga rättsregler för avtal om internationell transport av resande på järnväg (CIV, bihang A till fördraget).
- Enhetliga rättsregler för avtal om internationell transport av gods på järnväg (CIM, bihang B till fördraget).
- Reglementet om internationell järnvägstransport av farligt gods (RID, bihang C till fördraget).
- Enhetliga rättsregler för avtal om nyttjande av vagnar i internationell järnvägstrafik (CUV, bihang D till fördraget).
- Enhetliga rättsregler för avtal om nyttjande av infrastruktur i internationell järnvägstrafik (CUI, bihang E till fördraget).
- Enhetliga rättsregler för validering av tekniska standarder och antagande av enhetliga tekniska föreskrifter för järnvägsmateriel avsedd att utnyttjas i internationell järnvägstrafik (APTU, bihang F till fördraget).
- Enhetliga rättsregler för tekniskt godkännande av järnvägsmateriel som används i internationell trafik (ATMF, bihang G till fördraget).

För en närmare beskrivning av innehållet i COTIF 1999, se propositionen Modernare regler för internationell järnvägstrafik (prop. 2014/15:58).

4 Ändringar i COTIF 1999

4.1 Allmänt om hur ändringar i fördraget beslutas

Reglerna om ändringar i COTIF 1999 finns i avdelning VI i grundfördraget (artiklarna 33–35). Utgångspunkten är att det är generalförsamlingen som beslutar om ändringar, men revisionsutskottet har behörighet att besluta om ändringar i vissa särskilt angivna artiklar i grundfördraget och bihangen. Dessutom har fackutskottet RID behörighet att besluta om ändringar i RID och det tekniska expertutskottet kan besluta om ändringar i de tekniska bilagorna till ATMF och APTU. Om åtminstone en tredjedel av de stater som är företrädare i ett utskott kräver det, ska ett förslag underställas generalförsamlingen trots att detta som utgångspunkt faller inom respektive utskotts mandat.

Ändringar i grundfördraget som har beslutats av generalförsamlingen träder i kraft för alla medlemsstater tolv månader efter det att de har godkänts av två tredjedelar av medlemsstaterna. Av generalförsamlingen beslutade ändringar i bihangen träder i kraft för samtliga medlemsstater tolv månader efter det att de har godkänts av hälften av de stater som är bundna av bihanget i fråga. Tidsfristen löper från och med den dag då generalsekreteraren för organisationen meddelar att villkoren för ikraftträdande är uppfyllda, dvs. att ett tillräckligt antal medlemsstater har godkänt ändringarna. En stat har möjlighet att innan tidsfristen löper ut förklara att den inte godkänner en ändring av grundfördraget eller ett bihang.

4.2 Beslutade ändringar

Generalförsamlingen beslutade vid det 13:e mötet i Bern den 25–26 september 2018 om de ändringar som framgår av bilagorna 1–4. Den huvudsakliga ändringen består i antagandet av ett nytt bihang:

Enhetliga rättsregler för säker drift av tåg i internationell trafik (EST, bihang H till fördraget).

Dessutom har reglerna för när framtida ändringar i bihangen ska träda i kraft ändrats. I övrigt är det i huvudsak fråga om följdändringar och vissa förtydliganden i grundfördraget och i bihangen CUI och ATMF.

4.2.1 Nytt bihang om säkerhetskrav

Det nya bihanget EST innehåller regler om säkerhet i internationell järnvägstrafik. Syftet är att underlätta en gränsöverskridande järnvägstrafik som är säker och friktionsfri. Genom regleringen införs det ett ansvar för säker drift i järnvägssystemet och krav på säkerhetscertifiering och tillsyn. Bihanget kompletterar ATMF, som reglerar de tekniska kraven på järnvägsmateriel som används i trafiken.

Regleringen i EST bygger i hög utsträckning på motsvarande regelverk inom EU, närmast Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/798 av den 11 maj 2016 om järnvägssäkerhet. Det nya bihanget får därmed främst betydelse för internationell järnvägstrafik utanför EU och för sådan trafik till och från EU.

Internationell järnvägstrafik ska bedrivas i enlighet med de säkerhetskrav som uppställs i bihanget och i de bilagor som är tänkta att komplettera bihanget. Säkerhetskraven gäller för järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare som, när de bedriver internationell järnvägstrafik, ansvarar för att den bedrivs på ett säkert sätt. Järnvägsföretagen och infrastrukturförvaltarna ska också inrätta säkerhetsstyrningssystem och övervaka att dessa tillämpas på ett korrekt sätt. Ett säkerhetsstyrningssystem avser den organisation som införts och de förfaranden som fastställts för att ha kontroll över de risker som verksamheten medför.

De närmare kraven på säkerhetsstyrningssystemet och den övervakning som ska tillämpas kommer att fastställas av det tekniska expertutskottet inom OTIF i enlighet med regleringen i bihanget. Utskottet ska därvid utveckla olika metoder som tas in i bilagorna till bihanget. Dessa metoder ska sedan följas exempelvis när järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare utvecklar säkerhetsstyrningssystem och vid myndigheternas tillsyn och utfärdande av tillstånd. Det tekniska expertutskottet kan också utfärda rekommendationer om rutiner för säker järnvägsdrift. Det tekniska expertutskottets närmare behörighet framgår av fördraget.

Varje stat ska utse en myndighet som ansvarar för säkerhetscertifiering av järnvägsföretag. Endast järnvägsföretag som har ett säkerhetsintyg får bedriva internationell järnvägstrafik på statens territorium. Tillståndsmyndigheten ska föra ett offentligt register över utfärdade säkerhetsintyg. Medlemsstaterna ska också utse en tillsynsmyndighet med uppgift att utöva tillsyn över att järnvägsföretagens säkerhetsstyrningssystem tillämpas på ett korrekt sätt. Det finns inget hinder mot att den myndighet som utfärdar säkerhetsintygen också är tillsynsmyndighet.

4.2.2 Ändringar i grundfördraget

Som en konsekvens av införandet av det nya bihanget EST har artiklarna 2, 6, 20, 33 och 35 i grundfördraget ändrats. Organisationens ändamål har i artikel 2 utvidgats till att även omfatta regleringen av en säker drift av tåg i internationell trafik. I artikel 6 har en hänvisning till EST fogats till uppräknningen av övriga bihang till fördraget. Det tekniska expertutskottets uppgifter och behörighet att fatta beslut om ändringar i bilagor till bihangen har i artiklarna 20 och 33 utvidgats till att omfatta frågor som berör EST. Även regleringen i artiklarna 33 och 35 om ändringar i bihangen och möjligheten för en medlemsstat att reservera sig mot sådana ändringar har anpassats till införandet av EST.

Dessutom har artikel 34 ändrats vad gäller ikraftträdande av ändringar i bihangen som generalförsamlingen beslutar. Som nämns ovan gäller i dag att sådana ändringar träder i kraft tolv månader efter att hälften av staterna har godkänt ändringarna. I syfte att förenkla processen och för att beslutade ändringar ska träda i kraft snabbare

har kravet på medlemsstaternas godkännande tagits bort. I stället träder ändringarna i kraft efter en fast tidsfrist på 36 månader.

4.2.3 Ändringar i bihang E (CUI)

I samband med införandet av det nya bihanget har vissa förtydliganden gjorts i CUI. I artikel 1 har tillämpningsområdet för bihanget förtydligats. I artikel 3 har en ny definition av internationell järnvägstrafik införts. Det har också gjorts vissa mindre språkliga och redaktionella ändringar i artiklarna 3, 5, 5bis och 7–10 avseende framför allt definitioner och ansvarsregler.

4.2.4 Ändringar i bihang G (ATMF)

ATMF har ändrats så att det i artiklarna 1, 3 och 9 endast hänvisas till fordon i stället för som tidigare till järnvägsfordon. Ändringarna är endast redaktionella.

5 Sveriges godkännande av ändringarna

Förslag: Riksdagen godkänner de av generalförsamlingen vid OTIF den 25–26 september 2018 beslutade ändringarna i COTIF 1999.

Skälen för förslaget: De ändringar som har beslutats av OTIF:s generalförsamling framstår som välmotiverade. Viktigast är de nya reglerna för säker drift av tåg i internationell trafik och de ändrade reglerna för ikraftträdande av framtida ändringar i bihangen till fördraget.

De nya reglerna om säkerhetskrav bygger på motsvarande regelverk inom EU och bidrar till att öka säkerheten i den internationella järnvägstrafiken. I samband med EU:s tillträde förhandlades en s.k. frikopplingsklausul fram. Enligt klausulen ska de parter till COTIF 1999 som också är medlemmar i EU sinsemellan tillämpa unionsrätten i den utsträckning som det finns unionsrätt som reglerar det berörda ämnesområdet och som är tillämplig i det enskilda fallet. EU:s regelverk om säkerhetskrav tillämpas således i dessa fall. Det nya bihanget kommer därför att främst tillämpas på järnvägstrafik utanför EU, liksom till och från EU.

Att ikraftträdandet av ändringar i bihangen inte längre blir beroende av medlemsstaternas godkännande kan förväntas leda till att ändringar som beslutas framöver kommer att träda i kraft snabbare än i dag. Detta underlättar verksamheten inom OTIF och kan bidra till en smidigare utveckling av regleringen av den internationella järnvägstrafiken. Samtidigt framstår tiden för ikraftträdande på tre år som en tillräckligt lång frist för att det ska finnas tid att genomföra beslutade ändringar i svensk rätt.

De följdändringar och förtydliganden i övrigt som generalförsamlingen beslutat framstår som behövliga och medför att regelverket blir tydligare.

Sammanfattningsvis framstår de beslutade ändringarna alltså som lämpliga. Om Sverige inte godkänner ändringarna, kan det medföra att den svenska regleringen av internationell järnvägstrafik kommer att avvika från den som gäller i EU och i övriga OTIF-medlemsstater. Detta skulle på sikt försvåra det internationella samarbetet på området. Det skulle också innebära en risk för att Sverige inte anses uppfylla sina åtaganden inom EU.

Mot den bakgrunden bör Sverige godkänna samtliga nu beslutade ändringar i COTIF 1999. Vissa av ändringarna förutsätter att lag ändras och kräver därför riksdagens godkännande (se 10 kap. 3 § första stycket 1 regeringsformen).

6 Införlivande av ändringarna i svensk rätt

Förslag: Ändringarna av artiklarna 1, 3, 5, 5bis och 7–10 i CUI och artiklarna 1, 3 och 9 i ATMF samt det nya bihanget EST, i lydelsen enligt beslut av generalförsamlingen den 25–26 september 2018, ska gälla som svensk lag.

Framtida ändringar som revisionsutskottet beslutar i bihanget EST ska gälla i Sverige.

Skälen för förslagen

Införlivande av ändringarna

Artiklarna 1, 3, 5, 5bis och 7–10 i CUI och artiklarna 1, 3 och 9 i ATMF har införlivats i svensk rätt genom inkorporering och artiklarna återfinns i bilagor till järnvägstrafiklagen respektive järnvägstekniklagen. De ändringar som generalförsamlingen har beslutat i dessa artiklar bör genomföras på samma sätt. Även det nya bihanget EST bör införlivas med svensk rätt på det sättet och regleringen kan lämpligen placeras i järnvägssäkerhetslagen (2022:367).

Revisionsutskottets ändringar

Järnvägstekniklagen innehåller en regel om att ändringar i ATMF som beslutas av revisionsutskottet gäller i Sverige från och med den dag då ändringen träder i kraft (1 kap. 7 §). Huvudregeln är att det är generalförsamlingen inom OTIF som beslutar om ändringar i fördraget och dess bihang. Revisionsutskottet har dock behörighet att besluta om vissa ändringar i bihangen enligt ett förenklat ändrings-

förfarande. Enligt den svenska lagregeln träder sådana ändringar såvitt avser ATMF alltså i kraft utan att det behövs något beslut om lagändring. Lagregeln bygger på att riksdagen kan föreskriva att framtida ändringar i en inkorporerad internationell överenskommelse ska gälla automatiskt här i landet (10 kap. 9 § regeringsformen).

En fråga som gör sig gällande i det här sammanhanget är om även framtida ändringar i EST som beslutas av revisionsutskottet, i linje med vad som gäller i fråga om ATMF, bör bli bindande för Sverige utan att riksdagen ges tillfälle att godkänna ändringarna. En motsvarande regel gällde tidigare i förhållande till ändringar i fler bihang. Regeln togs bort av lagtekniska skäl i samband med införandet av den nya järnvägstrafiklagen. Genom den lagen har delar av COTIF 1999 gjorts gällande också för inrikes trafik. På grund av att det därmed i dessa delar inte enbart är en fråga om inkorporering bedömdes det inte möjligt att tillämpa regeln i regeringsformen (se propositionen Ny järnvägstrafiklag, prop. 2017/18:62 s. 38 f.) Eftersom det föreslås att EST ska inkorporeras så är det däremot för det bihanget – liksom i förhållande till ATMF – möjligt att föreskriva att framtida ändringar ska gälla automatiskt.

En sådan ordning får endast avse framtida ändringar av begränsad omfattning. Vid bedömningen av omfattningen av de ändringar som revisionsutskottet kan besluta om bör det beaktas att EST i likhet med ATMF har en i hög grad teknisk karaktär. Till skillnad från bihangen CIV, CIM, CUV och CUI innehåller bihanget inte några regler om ansvar för person- eller sakskada. Det är i huvudsak fråga om införande av och tillämpning av säkerhetsstyrningssystem för infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag. Dessutom omfattas inte artiklarna 1 och 9 av revisionsutskottets behörighet att besluta om ändringar. Det innebär att ändringar som rör bihangets tillämpningsområde och möjligheten för en medlemsstat att reservera sig mot ett beslut om ändring i en bilaga till bihanget alltid måste fattas av generalförsamlingen. Sammantaget bedöms det som möjligt och även lämpligt att införa ett undantag från kravet på riksdagens godkännande i fråga om framtida ändringar av EST som beslutas av revisionsutskottet. I fråga om ett sådant beslut måste en kvalificerad majoritet bestående av minst tre fjärdedelar av de röstande och mer än hälften av riksdagens ledamöter rösta för förslaget (10 kap. 6 § andra stycket regeringsformen).

Tillsyns- och tillståndsmyndigheter

Enligt EST ska medlemsstaterna utse en tillståndsmyndighet och en tillsynsmyndighet (artiklarna 4 och 6). Tillståndsmyndigheten har till uppgift att utfärda säkerhetsintyg till järnvägsföretag och föra ett register över utfärdade intyg. Tillsynsmyndighetens uppgift är att utöva tillsyn över att järnvägsföretagens säkerhetsstyrningssystem tillämpas på ett korrekt sätt. Det finns inget som hindrar att myndigheterna ingår i en och samma organisation.

Som konstateras i avsnitten 4.2.1 och 5 får EST sin främsta betydelse för järnvägstrafik utanför EU samt till och från EU. På de internationella järnvägslinjer som går till och från Sverige kommer motsvarande regelverk inom EU som EST bygger på att tillämpas. Att utse tillstånds- respektive tillsynsmyndighet i anslutning till EST blir därmed en formell åtgärd utan någon nämnvärd praktisk betydelse.

Enligt järnvägssäkerhetslagen, som genomför EU:s regelverk, ska den myndighet som regeringen bestämmer vara tillsynsmyndighet och utöva tillsyn, pröva ansökningar om tillstånd och utföra andra uppgifter i enlighet med den lagen (1 kap. 6 §). Transportstyrelsen har utsetts till tillsynsmyndighet, se 1 kap. 4 § järnvägssäkerhetsförordningen (2022:418). Det är lämpligt att dessa regler även tillämpas när det gäller tillstånds- och tillsynsmyndighet i anslutning till EST.

7 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Förslag: Lagändringarna ska träda i kraft den dag som regeringen bestämmer.

Bedömning: Det krävs inte några övergångsbestämmelser.

Skälen för förslagen: Som nämns i avsnitt 4.1 träder ändringar i COTIF 1999 i kraft för samtliga medlemsstater tolv månader efter att de har godkänts av två tredjedelar av medlemsstaterna. Ändringar i bihangen träder i kraft tolv månader efter att de har godkänts av hälften av de stater som är bundna av bihanget. Tidsfristen löper från och med den dag då generalsekreteraren meddelar att villkoren för ändringarnas ikraftträdande är uppfyllda (se artikel 34 i grundfördraget).

Ändringarna i grundfördraget, inklusive det nya bihanget H, träder följaktligen i kraft när de har godkänts av 32 medlemsstater. Ändringarna i CUI träder i kraft när de har godkänts av 21 medlemsstater och ändringarna i ATMF när de har godkänts av 22 medlemsstater. Den 8 september 2023 hade 10 medlemsstater godkänt samtliga ändringar. Det är inte möjligt att nu ange när ändringarna kommer att träda i kraft i förhållande till Sverige. Regeringen bör därför få möjlighet att besluta när lagändringarna ska träda i kraft.

Lagändringarna bör tillämpas från den dag de träder i kraft. Ändringarna i CUI, om avtal om nyttjande av infrastruktur, avser regler som bl.a. behandlar infrastrukturförvaltarens förmögenhetsrättsliga ansvar. På förmögenhetsrättens område är huvudregeln att ny lag, av rättssäkerhetsskäl, inte ska få retroaktiv verkan. Denna princip har inte ansetts behöva komma till uttryck i lagtext, om det är fråga om nya regler som inte samtidigt upphäver äldre regler. Om det däremot är fråga om att ge äldre regler ett nytt innehåll, kan det finnas skäl

för särskilda övergångsbestämmelser med innebörd att äldre regler ska tillämpas på avtal som har ingåtts före ikraftträdandet (se propositionen om konsumenttjänstlag, prop. 1984/85:110 s. 366 f.). I det aktuella lagstiftningsärendet är det – såvitt avser ändringarna i reglerna om infrastrukturförvaltarens ansvar – endast fråga om förtydliganden samt språkliga och redaktionella ändringar. Det bedöms mot den bakgrunden inte finnas något behov av övergångsbestämmelser.

8 Konsekvenser

Bedömning: Förslagen medför inte några ekonomiska eller andra konsekvenser av betydelse.

Skälen för bedömningen: Som nämns i det föregående får det nya bihanget med säkerhetskrav för den internationella järnvägstrafiken sin främsta betydelse för järnvägstrafik utanför EU samt till och från EU. Regelverket bygger i hög grad på en reglering som redan har införts i EU och som alltså redan tillämpas av järnvägsföretag som bedriver trafik inom Sverige och till och från andra länder som tillämpar EU:s regelverk samt svenska infrastrukturförvaltare. Mot den bakgrunden bedöms de nya reglerna inte få någon direkt betydelse vare sig för myndigheter eller för enskilda. De ändrade reglerna för ikraftträdande av framtida ändringar i bihangen bedöms inte heller få någon betydelse för myndigheter eller enskilda. Detsamma gäller de följdändringar och förtydliganden som har gjorts.

9 Författningskommentar

9.1 Förslaget till lag om ändring i järnvägstrafiklagen (2018:181)

Bilagan¹ till lagen ändras i syfte att återge de av OTIF:s generalförsamling beslutade ändringarna i titeln samt artiklarna 1, 3, 5, 5bis och 7–10 i de enhetliga rättsreglerna för nyttjande av infrastruktur i internationell järnvägstrafik (CUI, bihang E till fördraget). Övervägandena finns i avsnitt 6.

Genom ändringen i den första punkten i *artikel 1* – som ska läsas tillsammans med den nya definitionen av internationell järnvägstrafik i artikel 3 – klargörs att reglerna i bihanget ska tillämpas endast i fråga om nyttjande av infrastruktur i internationell järnvägstrafik. Övriga ändringar i artikeln är redaktionella.

Genom den nya punkten aa i *artikel 3* införs det en ny definition av internationell järnvägstrafik som gäller vid tillämpningen av det aktuella bihanget. Definitionen bygger på Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde och beaktar att internationell järnvägstrafik kan utföras på en internationell järnvägslinje eller två eller flera efterföljande nationella järnvägslinjer belägna i minst två stater.

Ändringen av definitionen av transportör i punkten c innebär ett förtydligande. Det klargörs att avgörande för om det är fråga om en transportör i den mening som avses i CUI, är att det är fråga om transport i internationell järnvägstrafik. Kravet på att det ska vara en transport i enlighet med CIV eller CIM tas därmed bort. Det förtydligas också att en transportör kan vara såväl en fysisk som en juridisk person. Övriga ändringar i artikeln är redaktionella. Utöver generalförsamlingens beslutade ändring i definitionen av säkerhets-

¹ Den föreslagna lydelsen av bilagan framgår av avsnitt 1.1 och återges inte här.

intyg i punkten g, såvitt avser hänvisningen till järnvägsinfrastruktur, förtydligas att lagarna och reglerna som definitionen hänvisar till ska vara gällande. Förtydligandet beslutades av revisionsutskottet i samband med dess 24:e möte men har av förbiseende inte återgetts i bilagan till järnvägstrafiklagen.

Ändringen i *artikel 8* om infrastrukturförvaltarens ersättningsansvar innebär att förvaltarens ansvar enligt punkten c, för det skadestånd som transportören fått betala, bryts ut och placeras sist i artikeln. Ändringen är redaktionell och görs mot bakgrund av att infrastrukturförvaltarens indirekta ersättningsansvar under punkten c har en annan karaktär än ansvaret under punkterna a och b, som gäller en skyldighet att ersätta direkta person- och saksador.

Ändringarna i *titeln* samt *artiklarna 5, 5bis, 7, 9 och 10* är endast redaktionella.

9.2 Förslaget till lag om ändring i järnvägstekniklagen (2022:366)

Bilagan² till lagen ändras i syfte att återge de av OTIF:s generalförsamling beslutade ändringarna i artiklarna 1, 3 och 9 i de enhetliga rättsreglerna för tekniskt godkännande av järnvägsmateriel som används i internationell trafik (ATMF, bihang G till fördraget). Övervägandena finns i avsnitt 6.

Ändringarna i *artiklarna 1, 3 och 9* innebär att ordet ”järnvägsfordon” i artiklarna byts ut till ”fordon”. Ändringarna är endast redaktionella.

9.3 Förslaget till lag om ändring i järnvägssäkerhetslagen (2022:367)

Internationella bestämmelser som ska gälla som svensk lag

5 a § Originaltexterna av bestämmelserna i bihang H om säker drift av tåg i internationell trafik i fördraget om internationell järnvägstrafik (COTIF) av den 9 maj 1980 i lydelsen enligt ändringsprotokollet av den 3 juni 1999 ska

² Den föreslagna lydelsen av bilagan framgår av avsnitt 1.2 och återges inte här.

gälla som svensk lag. Den franska texten gäller om originaltexterna skiljer sig åt.

Första stycket gäller inte till den del bestämmelserna reglerar de fördragsslutande parternas förpliktelser mot varandra eller mot Mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik (OTIF).

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

Paragrafen, som är ny, innebär att de enhetliga rättsreglerna om säker drift av tåg i internationell trafik (EST, bihang H till fördraget) inkorporeras i svensk rätt. Övervägandena finns i avsnitt 6.

I första stycket anges det att EST ska gälla som svensk lag. Bihang-
et innehåller regler om krav på säkerhet i internationell järnvägstrafik. Enligt dessa regler ska järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare som bedriver internationell järnvägstrafik ha ett säkerhetsstyrningssystem. Det ska beskriva den verksamhet som bedrivs och anpassas därefter, till exempel om det är fråga om passagerar- eller godstrafik. Av säkerhetsstyrningssystemet ska det framgå hur de säkerhetskrav som ställs på den aktuella verksamheten omhändertas. Det är alltså det verktyg som infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska använda för att se till att verksamheten bedrivs på ett säkert sätt. Ett järnvägsföretag som bedriver internationell järnvägstrafik ska också ha ett säkerhetsintyg som visar att företaget har inrättat ett säkerhetsstyrningssystem och att det har förmåga att driva en säker järnvägstrafik.

Sedan tidigare finns det regler i förevarande lag om säker drift av järnvägstrafik som bygger på EU-direktiv som motsvarar regleringen i bihanget. Enligt en frikopplingsklausul i avtalet om EU:s tillträde till COTIF framgår att de parter till COTIF 1999 som också är medlemmar i EU sinsemellan ska tillämpa unionsrätten i den utsträckning som det finns unionsrätt som reglerar det berörda ämnesområdet och som är tillämplig i det särskilda fallet. Det innebär att reglerna i förevarande lag om krav på säkerhetssystem och säkerhetsintyg m.m. ska tillämpas i stället för motsvarande reglering i bihanget när det gäller järnvägstrafik till och från Sverige.

Som framgår av lagtexten har den franska texten giltighet före de andra språkversionerna av fördraget, det vill säga de engelska och tyska versionerna. Det följer av artikel 45 i grundfördraget.

I andra stycket anges att reglerna bara införlivas till den del de inte reglerar de fördragsslutande parternas förpliktelser mot varandra

eller mot OTIF som organisation. Paragrafens innebörd är att reglerna bara är tillämpliga i de delar de reglerar enskildas rättigheter och skyldigheter.

Av *tredje stycket* framgår att de franska och engelska språkversionerna av EST och en svensk översättning är intagna som en bilaga³ till lagen. Den svenska översättningen bifogas endast som hjälp för läsningen och har inte någon rättslig betydelse.

5 b § Om revisionsutskottet inom OTIF har beslutat om en för Sverige bindande ändring av det bibang som avses i 5 a § första stycket, ska ändringen gälla i Sverige från och med den dag då ändringen träder i kraft enligt fördraget.

Paragrafen, som är ny, innehåller en regel om ett förenklat förfarande för ändringar i EST. Övervägandena finns i avsnitt 6.

Enligt paragrafen ska ändringar som revisionsutskottet inom OTIF beslutar gälla automatiskt i Sverige. Vilka ändringar som revisionsutskottet kan besluta om framgår av artikel 33.4 i fördraget. Ändringar träder i kraft första dagen i den tolfte månaden efter den månad då generalsekreteraren underrättade staterna om ändringarna, om inte en fjärdedel av staterna invänder mot dessa (artikel 35). Vid samma tidpunkt kommer ändringarna att gälla i Sverige.

³ Den föreslagna lydelsen av bilagan framgår av avsnitt 1.3 och återges inte här

Generalförsamlingens beslut om ändringar i grundfördraget

Modification des dispositions	Amendments to the provisions	Ändringar i texten
<p>La Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980 telle que modifiée par le protocole du 3 juin 1999 (Protocole de Vilnius) est modifiée comme suit :</p>	<p>The Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF) of 9 May 1980 in the version of the Protocol of 3 June 1999 (Vilnius Protocol) is modified as follows:</p>	<p>Fördraget om internationell järnvägstrafik (COTIF) av den 9 maj 1980 i dess lydelse enligt protokollet av den 3 juni 1999 (Vilniusprotokollet) ändras enligt följande:</p>
<p>L'article 2 est modifié comme suit :</p>	<p>Article 2 is modified as follows:</p>	<p>Artikel 2 ändras enligt följande:</p>
<p>1. Au § 1, lettre a), le point 3 est libellé comme suit :</p>	<p>1. In § 1, letter a) subpoint 3 to read as follows:</p>	<p>1. I 1 § ska a) punkten 3 ha följande lydelse:</p>
<p>« 3. contrat concernant l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire en trafic international ferroviaire ; »</p>	<p>“3. contract of use of railway infrastructure in international railway traffic;”</p>	<p>”3. avtal om nyttjande av järnvägsinfrastruktur i internationell järnvägstrafik,”</p>

2. Au § 1, insérer après la lettre d) la lettre e) qui suit :	2. In § 1, the following letter e) is inserted after letter d):	2. I 1 § ska e) föras in efter d):
« e) en fixant les conditions de l'exploitation en sécurité des trains en trafic international ; »	“e) laying down requirements concerning the safe operation of trains in international traffic;”	“e) fastställa krav på säker drift av tåg i internationell trafik,”
3. Au § 1, la lettre anciennement e) devient la lettre f).	3. In § 1, former letter e) becomes letter f).	3. I 1 § ska tidigare e) flyttas till f).
4. Au § 1, la lettre anciennement f) devient la lettre g) libellée comme suit :	4. In § 1, former letter f) becomes letter g) to read as follows:	4. I 1 § ska tidigare f) flyttas till g) och ha följande lydelse:
« g) en développant les régimes de droit uniforme, règles et procédures visés aux lettres a) à f) compte tenu des évolutions juridique, économique et technique. »	“g) developing the systems of uniform law, rules and procedures referred to in letters a) to f) taking account of legal, economic and technical developments.”	”utveckla de enhetliga rättsregler och förfaranden som avses i a–f med beaktande av den rättsliga, ekonomiska och tekniska utvecklingen.”
L'article 6 est modifié comme suit :	Article 6 is modified as follows:	Artikel 6 ändras enligt följande:
1. Au § 1, la lettre e) est libellée comme suit :	1. In § 1, amend letter e) to read as follows:	1. I 1 § ska e) ha följande lydelse:

« e) les « Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire en trafic international ferroviaire (CUI) », formant l'Appendice E à la Convention, »

“e) the “Uniform Rules concerning the Contract of Use of Railway Infrastructure in International Railway Traffic (CUI)”, forming Appendix E to the Convention,”

“e) Enhetliga rättsregler för avtal om nyttjande av järnvägsinfrastruktur i internationell järnvägstrafik (CUI)”, som utgör bihang E till fördraget,”

2. Au § 1, insérer une nouvelle lettre h) libellée comme suit :

2. In § 1, insert a new letter h) to read as follows:

2. I 1 § ska en ny h) föras in med följande lydelse:

« h) les « Règles uniformes concernant l'exploitation en sécurité des trains en trafic international (EST) », formant l'appendice H à la Convention, »

“h) the “Uniform Rules concerning the Safe Operation of Trains in International Traffic (EST)”, forming Appendix H to the Convention;”

“h) Enhetliga rättsregler för säker drift av tåg i internationell trafik (EST), som utgör bihang H till fördraget,”

3. Au § 1, la lettre anciennement h) devient la lettre i).

3. In § 1, former letter h) becomes letter i).

3. I 1 § flyttas tidigare h) till i).

L'article 20 est modifié comme suit :

Article 20 is modified as follows:

Artikel 20 ändras enligt följande:

1. Au § 1, la lettre e) est libellée comme suit

1. In § 1, amend letter e) to read as follows:

1. I 1 § ska e) ha följande lydelse:

« e) traite de toutes les autres affaires

“e) deal with all other matters which

“e) behandla alla övriga ärenden som

qui lui sont attribués conformément aux Règles uniformes APTU, aux Règles uniformes ATMF et aux Règles uniformes EST. »

are assigned to it in accordance with the APTU Uniform Rules, the ATMF Uniform Rules and the EST Uniform Rules.”

tilldelas det i enlighet med de enhetliga rättsreglerna APTU, ATMF och EST.”

2. Le § 2 est libellé comme suit :

2. Amend § 2 to read as follows:

2. 2 § ska ha följande lydelse:

« § 2 A la Commission d'experts techniques, le quorum (article 13, § 3) est atteint lorsque la moitié des 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

“§ 2 There shall be a quorum (Article 13 § 3) in the Committee of Technical Experts, when one-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

“2 § Tekniska expertutskottet ska vara beslutfört (artikel 13 § 3) när hälften av medlemsstaterna, i den mening som avses i artikel 16 § 1, är företrädna. När utskottet fattar beslut om bestämmelser i bilagorna till de enhetliga rättsreglerna APTU, ska 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 såvitt avser det berörda bihang-

vote sur l'Annexe concernée. Lors de la prise de décisions concernant des dispositions d'une Annexe aux Règles uniformes EST, 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 EST, n'ont pas le droit de vote sur l'Annexe concernée. »

the right to vote with regard to the Annex concerned. When the Committee is taking decisions about provisions of the Annexes to the EST 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 EST Uniform Rules, shall not have the right to vote with regard to the Annex concerned.”

et. När utskottet fattar beslut om bestämmelser i bilagorna till de enhetliga rättsreglerna EST, ska 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 EST inte ha rösträtt såvitt avser det berörda bihänget.”

L'article 33 est modifié comme suit :

Article 33 is modified as follows:

Artikel 33 ändras enligt följande:

1. Au § 4, la lettre g) est libellée comme suit :

1. In § 4, amend letter g) to read as follows:

1. I 4 § ska g) ha följande lydelse:

« g) Règles uniformes ATMF, à l'exception des articles 1er, 3 et 9 ainsi que des Annexes de

“g) the ATMF Uniform Rules except Articles 1, 3 and 9 and the Annexes of these Uniform Rules;”

“g) de enhetliga rättsreglerna ATMF, utom artiklarna 1, 3 och 9 samt bilagorna till dessa

ces Règles uniformes ; »	enhetliga rättsregler.»	
2. Au § 4, insérer après la lettre g) la lettre h) qui suit :	2. In § 4, the following letter h) is inserted after letter g):	2. I 4 § ska h) föras in efter g):
« h) Règles uniformes EST, à l'exception des articles 1er et 9 ainsi que des Annexes de ces Règles uniformes. »	“h) the EST Uniform Rules except Articles 1 and 9 and the Annexes of these Uniform Rules.”	“h) de enhetliga rättsreglerna EST, utom artiklarna 1 och 9 samt bilagorna till dessa enhetliga rättsregler.”
3. Le § 6 est libellé comme suit :	3. Amend § 6 to read as follows:	3. 6 § ska ha följande lydelse:
« § 6 La Commission d'experts techniques décide des propositions tendant à adopter une nouvelle Annexe ou à modifier les Annexes existantes des Règles uniformes APTU, ATMF et EST. 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 l'Assem-	“§ 6 The Committee of Technical Experts shall decide on proposals aiming to adopt a new Annex or to modify the existing Annexes to the APTU, ATMF and EST 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 General Assembly for decision.”	“6 § Tekniska expertutskottet ska besluta i fråga om förslag som syftar till antagandet av en ny bilaga eller ändring av befintliga bilagor till de enhetliga rättsreglerna APTU, ATMF eller EST. När sådana förslag läggs fram för tekniska expertutskottet, kan en tredjedel av de stater som är företrädare i utskottet kräva att förslagen ska underställas generalförsamlingen för beslut.”

blée générale pour
décision. »

**L'article 34 est mo-
difié comme suit:**

Les § 3 à 6 sont
libellés comme suit :

« § 3 Les modifica-
tions des Appen-
dices à la Conven-
tion décidées par
l'Assemblée géné-
rale entrent en vi-
gueur trente-six
mois après leur no-
tification par le Se-
crétaire général
pour tous les Etats
membres à l'except-
ion de ceux qui,
avant leur entrée en
vigueur, ont fait une
déclaration aux
termes de laquelle
ils n'approuvent pas
lesdites modifica-
tions et de ceux qui
ont fait une déclara-
tion conformément
à l'article 42, § 1,
première phrase.
L'Assemblée géné-
rale peut décider, à
la majorité prévue à
l'article 14, § 6, pour
les décisions con-
cernant les proposi-

**Article 34 is modi-
fied as follows:**

Amend §§ 3 to 6 to
read as follows:

“§ 3 Modifications
of the Appendices
to the Convention,
decided upon by the
General Assembly,
shall enter into
force for all Mem-
ber States thirty-six
months after their
notification by the
Secretary General
with the exception
of those which, be-
fore the entry into
force, have made a
declaration in terms
that they do not ap-
prove such modifi-
cations and with the
exception of those
which have made a
declaration pursu-
ant to Article 42 § 1,
first sentence. The
General Assembly
may decide, by the
majority provided
for under Article 14
§ 6 for taking deci-
sions about pro-

**Artikel 34 ändras
enligt följande:**

3–6 §§ ska ha följande
lydelse:

“3 § Ändringar av
bihangen till fördra-
get som har beslu-
tats av generalför-
samlingen ska träda
i kraft för alla med-
lemsstater trettio-
sex månader efter
att generalsekrete-
raren har underrät-
tat medlemsstaterna
om ändringarna
utom för de med-
lemsstater som, före
ikraftträdandet, har
avgett en förklaring
att de inte godkän-
ner ändringarna och
de medlemsstater
som har avgett en
förklaring i enlighet
med artikel 42 § 1
första meningen.
Generalförsamling-
en kan, med en
sådan majoritet som
i enlighet med artik-
el 14 § 6 krävs för
beslut i fråga om
förslag att ändra

tions portant modification à la Convention, de différer l'entrée en vigueur des modifications.

posals aiming to modify the Convention, to defer the entry into force of modifications.

konventionen, besluta att skjuta upp ikraftträdandet av ändringar.

§ 4 Les Etats membres adressent au Secrétaire général leurs notifications concernant l'approbation des modifications de la Convention proprement dite décidées par l'Assemblée générale ainsi que leurs déclarations aux termes desquelles ils n'approuvent pas les modifications à la Convention proprement dite ou à ses Appendices. 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 itself decided upon by the General Assembly as well as their declarations in terms that they do not approve modifications of the Convention itself or its Appendices, to the Secretary General. The Secretary General shall give notice of them to the other Member States.

4 § Medlemsstaterna ska tillstålla generalsekreteraren såväl meddelanden om att de godkänner ändringar av fördraget som har beslutats av generalförsamlingen som förklaringar om att de inte godkänner ändringarna av konventionen eller dess bihang. Generalsekreteraren ska underätta övriga medlemsstater om detta.

§ 5 Le délai visé au § 2 court à compter du jour de la notification du Secrétaire général, que les conditions pour l'entrée en vigueur des modifications sont remplies.

§ 5 The period referred to in § 2 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.

5 § Den tidsfrist som avses i 2 § ska löpa från och med den dag då generalsekreteraren meddelat att villkoren för ändringarnas ikraftträdande uppfyllts.

§ 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 ou retiré sa déclaration 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. »

§ 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 or withdrawn its declaration 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.”

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 eller tagit tillbaka sin förklaring inom fristen på arton månader från ändringens ikraftträdande upphör att vara medlem av organisationen vid utgången av denna frist.

L'article 35 est modifié comme suit:

1. Le § 4 est libellé comme suit :

« § 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

Article 35 is modified as follows:

1. Amend § 4 to read as follows:

“§ 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-quar-

Artikel 35 ändras enligt följande:

1. 4 § ska ha följande lydelse:

“4 § Medlemsstaterna kan göra en invändning inom en frist av fyra månader från dagen för den underrättelse som avses i 3 §. Vid invändning från en fjärdedel av med-

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 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. En cas d'objection contre l'adoption ou la mo-

ter 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, 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. In the case of objec-

lemsstaterna ska ändringen inte träda i kraft. I de medlemsstater som gjort invändning mot ett beslut inom angiven tid ska det ifrågavarande bilhanget från och med den tidpunkt då beslutet träder i kraft upphöra att gälla i sin helhet för trafik med och mellan medlemsstaterna. Vid invändning mot validering av en teknisk standard eller mot antagandet av en enhetlig teknisk föreskrift ska dock endast dessa upphöra att gälla för trafik med och mellan medlemsstaterna från och med den tidpunkt då beslutet blir gällande; detsamma ska gälla vid partiell invändning. Vid invändning mot antagandet av eller ändring av en bilaga till de enhetliga rättsreglerna EST ska endast den bilagan upphöra att gälla för trafik med och

<p>dification d'une Annexe aux Règles uniformes EST, seule ladite Annexe est suspendue 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. »</p>	<p>tion to the adoption or modification of an Annex to the EST Uniform Rules, only that Annex 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.”</p>	<p>mellan medlemsstaterna från och med den tidpunkt då besluten blir gällande; detsamma ska gälla vid partiell invändning.”</p>
<p>2. Au § 6, la lettre c) est libellée comme suit :</p>	<p>2. Amend § 6 letter c) to read as follows:</p>	<p>2. 6 § c) ska ha följande lydelse:</p>
<p>« c) ont fait une déclaration conformément à l'article 9, § 1, des Règles uniformes APTU ; »</p>	<p>[Note: the amendment in § 6, letter c) concerns the French provision only]</p>	<p>[Ändringen i 6 § c) berör endast den franska lydelsen.]</p>
<p>3. Au § 6, insérer après la lettre c) la lettre d) qui suit :</p>	<p>3. In § 6, the following letter d) is inserted after letter c):</p>	<p>I 6 § ska d) föras in efter c):</p>
<p>« d) ont fait une déclaration conformément à l'article 9, § 1, des Règles uniformes EST. »</p>	<p>“d) have made a declaration in accordance with Article 9 § 1 of the EST Uniform Rules”</p>	<p>“d) har avgett en förklaring i enlighet med artikel 9 § 1 i de enlighetliga rättsreglerna EST.</p>

Generalförsamlingens beslut om ändringar i bihang E (CUI)

Modification des dispositions	Amendments to the provisions	Ändringar i texten
<p>Les Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure en trafic international ferroviaire, appendice E à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires du 9 mai 1980 telle que modifiée par le protocole du 3 juin 1999 (Protocole de Vilnius), sont modifiées comme suit :</p>	<p>The Uniform Rules concerning the Contract of Use of Infrastructure in International Rail Traffic, Appendix E to the Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF) of 9 May 1980 in the version of the Protocol of 3 June 1999 (Vilnius Protocol) are modified as follows:</p>	<p>De enhetliga rättsreglerna för avtal om nyttjande av infrastruktur i internationell järnvägstrafik, bihang E till fördraget om internationell järnvägstrafik (COTIF) av den 9 maj 1980 i dess lydelse enligt protokollet av den 3 juni 1999 (Vilniusprotokollet) ändras enligt följande</p>
<p>Le titre est modifié comme suit :</p>	<p>The title is modified as follows:</p>	<p>Titeln ändras enligt följande:</p>
<p>Le titre est libellé comme suit :</p>	<p>Amend the title to read as follows:</p>	<p>Titeln ska ha följande lydelse:</p>

« Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire en trafic international ferroviaire »

“Uniform Rules concerning the Contract of Use of Railway Infrastructure in International Railway Traffic”

”Enhetliga rättsregler för avtal om nyttjande av infrastruktur i internationell järnvägstrafik”

L'article premier est modifié comme suit :

Article 1 is modified as follows:

Artikel 1 ändras enligt följande:

1. Le § 1 est libellé comme suit :

1. Amend § 1 to read as follows:

1. 1 § ska ha följande lydelse:

« § 1 Les présentes Règles uniformes s'appliquent à tout contrat d'utilisation d'une infrastructure ferroviaire (contrat d'utilisation) dans un Etat membre dans le cadre d'un trafic international ferroviaire aux fins de transports internationaux au sens des Règles uniformes CIV et des Règles uniformes CIM. »

“§ 1 These Uniform Rules shall apply to any contract of use of railway infrastructure (contract of use) in a Member State in international railway traffic for the purposes of international carriage within the meaning of the CIV Uniform Rules and the CIM Uniform Rules. ”

“§ 1 Dessa enhetliga rättsregler ska tillämpas på varje avtal om nyttjande av järnvägsinfrastruktur (trafikeringsavtal) i en medlemsstat avseende internationell järnvägstrafik för internationell transport i den mening som avses i de enhetliga rättsreglerna CIV och i de enhetliga rättsreglerna CIM.”

2. Après le § 1 insérer le § 2 qui suit :

2.The following § 2 is inserted after § 1:

2. Följande 2 § förs in efter 1 §:

« § 2 Les présentes Règles uniformes

“§ 2 These Uniform Rules shall

”§ 2 Dessa enhetliga rättsregler ska

s'appliquent quels que soient le siège et la nationalité des parties au contrat et également lorsque l'infrastructure ferroviaire est gérée ou utilisée par des Etats ou par des institutions ou organisations gouvernementales. »

apply irrespective of the place of business or the nationality of the contracting parties and even when the railway infrastructure is managed or used by States or by governmental institutions or organisations.”

tillämpas oavsett avtalsparternas nationalitet eller var de har sitt säte. Rättsreglerna ska även tillämpas när järnvägsinfrastrukturen förvaltas eller nyttjas av stater eller statliga institutioner eller organisationer.”

3. L'ancien § 2 devient le § 3.

3. Former § 2 becomes § 3.

3. Tidigare 2 § flyttas till 3 §.

L'article 3 est modifié comme suit :

Article 3 is modified as follows:

Artikel 3 ändras enligt följande:

1. Insérer après la lettre a) la lettre aa) qui suit :

1. The following letter aa) is inserted after letter a):

1. aa) förs in efter a):

« aa) « trafic international ferroviaire » désigne un trafic qui nécessite l'utilisation d'un sillon international ou de plusieurs sillons nationaux successifs situés dans au moins deux Etats et coordonnés par les gestionnaires d'infrastructure ou organismes responsables de

“aa) “international railway traffic” means traffic which requires the use of an international train path or several successive national train paths situated in at least two States and coordinated by the infrastructure managers or the bodies in charge of allocation

“aa) internationell järnvägstrafik: trafik i vilken en internationell linje eller flera nationella linjer belägna i minst två stater nyttjas och som koordineras av de infrastrukturförvaltare eller organ som svarar för tilldelningen av berörda tåglägen.”

l'attribution des sillons concernés ; »	of train paths that are concerned;”	
2. La lettre b) est libellée comme suit :	2. Amend letter b) to read as follows:	2. b) ska ha följande lydelse:
« 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 ferroviaire ; »	“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 railway infrastructure is located;”	“b) förvaltare: den som ställer järnvägsinfrastruktur till förfogande och som är ansvarig enligt gällande lagar och föreskrifter i den stat där järnvägsinfrastrukturen är belägen,”
3. La lettre c) est libellée comme suit :	3. Amend letter c) to read as follows:	3. c) ska ha följande lydelse:
« c) « transporteur » désigne la personne physique ou morale qui transporte des personnes et/ou des marchandises en trafic international ferroviaire et qui détient une licence conformément aux lois et prescriptions relatives à l'octroi et à la reconnais-	“c) “carrier” means the natural or legal person which carries persons and/or goods by rail in international railway traffic and which is licensed in accordance with the laws and prescriptions relating to licensing and recognition of licenses in force in the State in which	c) transportör: den fysiska eller juridiska person som transporterar personer eller gods med järnväg i internationell järnvägstrafik och som har en licens i enlighet med gällande lagar och bestämmelser rörande beviljande och godkännande av licenser i den stat

sance des licences en vigueur dans l'Etat dans lequel la personne exerce cette activité ; »

the person undertakes this activity;"

där verksamheten utförs,

4. La lettre g) est libellée comme suit :

4. Amend letter g) to read as follows:

g) ska ha följande lydelse:

« g) « certificat de sécurité » désigne le document attestant, conformément aux lois et prescriptions en vigueur dans l'Etat dans lequel se situe l'infrastructure ferroviaire, qu'en ce qui concerne le transporteur :

“g) “safety certificate” means the document attesting, in accordance with the laws and prescriptions in force in the State in which the railway infrastructure is located, that so far as concerns the carrier,

“g) säkerhetsintyg: dokument som enligt gällande lagar och bestämmelser i den stat där järnvägsinfrastrukturen är belägen, såvitt avser transportören, intygar att

- l'organisation interne de l'entreprise,

- the internal organisation of the undertaking as well as

- företagets interna organisation och

- ainsi que le personnel à employer et les véhicules à utiliser sur l'infrastructure ferroviaire,

- the personnel to be employed and the vehicles to be used on the railway infrastructure,

- den personal som ska anställas och de fordon som ska användas i järnvägsinfrastrukturen

répondent aux exigences imposées en matière de sécurité en vue d'assurer un

meet the requirements imposed in respect of safety in order to ensure a

uppfyller de säkerhetskrav som fastställts i syfte att garantera säker

service sans danger sur cette infrastructure ferroviaire. » service without danger on that railway infrastructure.” trafik på denna järnvägsinfrastruktur.

L'article 5 est modifié comme suit :

Article 5 is modified as follows:

Artikel 5 ändras enligt följande:

Le § 1 est libellé comme suit :

Amend § 1 to read as follows:

1 § ska ha följande lydelse:

« § 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 sont tenues de remplir conformément aux lois et prescriptions en vigueur dans l'Etat dans lequel se situe l'infrastructure ferroviaire, y compris, le cas échéant, le droit de l'Union européenne. »

“§ 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 railway infrastructure is located shall be regulated in a contract of use.”

”§ 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 järnvägsinfrastrukturen är belägen, ska regleras i ett nyttjandeavtal.”

L'article 5bis est modifié comme suit :

Article 5bis is modified as follows:

Artikel 5bis ändras enligt följande:

Les § 1 et 2 sont libellés comme suit :

Amend §§ 1 and 2 to read as follows:

1 och 2 §§ ska ha följande lydelse:

« § 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 sont tenues de remplir conformément aux lois et prescriptions en vigueur dans l'Etat dans lequel se situe l'infrastructure ferroviaire, y compris, le cas échéant, le droit de l'Union européenne.

§ 2 Les dispositions des articles 8 et 9 n'affectent pas les obligations que les parties au contrat d'utilisation sont tenues de remplir dans un Etat membre de l'UE ou dans un Etat où la législation de l'Union européenne s'applique par suite d'accords internationaux conclus avec l'Union européenne. »

“§ 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 have to meet under the laws and prescriptions in force in the State in which the railway infrastructure is located including, where appropriate, the law of the European Union.

§ 2 The provisions of Articles 8 and 9 shall not affect the obligations which the parties to the contract of use have to meet in an EU Member State or in a State where legislation of the European Union applies as a result of international agreements with the European Union.”

§ 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 järnvägsinfrastrukturen är belägen, vilket i tillämpliga fall inkluderar unionsrätten.

§ 2 Bestämmelserna i artikel 8 och 9 ska inte påverka inte de skyldigheter som parterna till nyttjandeavtalet har i en medlemsstat i Europeiska Unionen eller i en stat där unionsrätten tillämpas till följd av internationella avtal med den Europeiska unionen.

L'article 7 est modifié comme suit :	Article 7 is modified as follows:	Artikel 7 ändras enligt följande:
Le § 2 est libellé comme suit:	Amend § 2 to read as follows:	2 § ska ha följande lydelse:
« § 2 Le transporteur peut dénoncer le contrat d'utilisation sans délai lorsque le gestionnaire perd son droit de gérer l'infrastructure ferroviaire. »	“§ 2 The carrier may rescind the contract of use forthwith when the manager loses his right to manage the railway infrastructure.”	”§ 2 Transportören får häva avtalet omedelbart när förvaltaren förlorar sin rätt att förvalta järnvägsinfrastrukturen.”
Article 8 est modifié comme suit :	Article 8 is modified as follows:	Artikel 8 ändras enligt följande:
1. Le § 1 est libellé comme suit :	1. Amend § 1 to read as follows:	1. 1 § ska ha följande lydelse:
« § 1 Le gestionnaire est responsable :	“§ 1 The manager shall be liable	”§ 1 Förvaltaren ska vara ansvarig för
a) des dommages corporels (mort, blessures ou toute autre atteinte à l'intégrité physique ou psychique),	a) for bodily loss or damage (death, injury or any other physical or mental harm),	a) personskada (dödsfall, kroppsskada eller annan fysisk eller psykisk skada),
b) des dommages matériels (destruction ou avarie des	b) for loss of or damage to property (destruction of, or damage to, mova-	b) sagskada (förlust av eller skada på fast eller lös egendom),

biens mobiliers et immobiliers),
ble or immovable property),

causés au transporteur ou à ses auxiliaires durant l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et ayant leur origine dans l'infrastructure ferroviaire.
caused to the carrier or to his auxiliaries during the use of the railway infrastructure and having its origin in the railway infrastructure.
som har tillfogats transportören eller dennes personal vid nyttjandet av järnvägsinfrastrukturen och som har sin grund i järnvägsinfrastrukturen.

Le gestionnaire est également responsable des dommages pécuniaires résultant des dommages-intérêts dus par le transporteur en vertu des Règles uniformes CIV et CIM lorsque ces dommages ont leur origine dans l'infrastructure ferroviaire dans le cadre de son utilisation. »
The manager shall also be liable for pecuniary loss resulting from damages payable by the carrier under the CIV Uniform Rules and the CIM Uniform Rules when such loss has its origin in the railway infrastructure while it is being used.”
Förvaltaren ska även vara ansvarig för ekonomisk skada till följd av skadestånd som transportören ska betala enligt de enhetliga rättsreglerna CIV och de enhetliga rättsreglerna CIM, när sådan skada beror på nyttjandet av järnvägsinfrastrukturen.

2. Au § 2, lettre a), le point 1 est libellé comme suit :
2. Amend § 2 letter a) subpoint 1 to read as follows:
2. 2 § a) 1 ska ha följande lydelse:

« 1. si l'événement dommageable a été causé par des circonstances extérieures à la gestion de l'infrastructure
“1. if the incident giving rise to the loss or damage has been caused by circumstances not connected with the
“1. om den händelse som givit upphov till skadan har orsakats av omständigheter som inte kan hänföras

ferroviaire 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, »

management of the railway 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, ”

till själva handhavandet av järnvägsinfrastrukturen och som förvaltaren inte hade kunnat undgå eller förebygga följderna av, även om den hade iakttagit den omsorg som omständigheterna påkallade, ”

Article 9 est modifié comme suit :

Article 9 is modified as follows:

Artikel 9 ändras enligt följande:

Le § 1 est libellé comme suit :

Amend § 1 to read as follows:

1 § ska ha följande lydelse:

« § 1 Le transporteur est responsable :

“§ 1 The carrier shall be liable

§ 1 Transportören ska vara ansvarig för

a) des dommages corporels (mort, blessures ou toute autre atteinte à l'intégrité physique ou psychique),

a) for bodily loss or damage (death, injury or any other physical or mental harm),

a) personskada (dödsfall, kroppsskada eller annan fysisk eller psykisk skada),

b) des dommages matériels (destruction ou avarie des biens mobiliers et immobiliers),

b) for loss of or damage to property (destruction of or damage to movable or immovable property),

b) sakskada (förlust av eller skada på fast eller lös egendom),

<p>causés au gestionnaire ou à ses auxiliaires, durant l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, par les moyens de transport utilisés ou par les personnes ou par les marchandises transportées. »</p>	<p>caused to the manager or to his auxiliaries, during the use of the railway infrastructure, by the means of transport used or by the persons or goods carried.”</p>	<p>som vid nyttjandet av järnvägsinfrastrukturen har orsakats förvaltaren eller dennes järnvägspersonal av de transportmedel som använts eller de personer eller det gods som transporterats.</p>
---	---	---

Article 10 est modifié comme suit :

Le § 3 est libellé comme suit

« § 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 ferroviaire ont contribué au dommage. S'il est impossible de constater dans quelle mesure les causes respectives ont contribué au dommage, les

Article 10 is modified as follows:

Amend § 3 to read as follows:

“§ 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 railway 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

Artikel 10 ändras enligt följande:

3 § ska ha följande lydelse:

“§ 3 Vid skada som avses i artikel 9 ska § 1 första meningen också tillämpas när omständigheter för vilka flera transportörer som använder samma järnvägsinfrastruktur svarar har medverkat till skadan. Om det inte går att fastställa i vilken utsträckning respektive omständigheter har medverkat till skadan, ska transportörerna vara ansvariga

transporteurs sont manager in equal gentemot förvalta-
responsables à shares.” ren till lika stora
parts égales envers delar.”
le gestionnaire. »

Generalförsamlingens beslut om ändringar i bihang G (ATMF)

Modification des dispositions	Amendments to the provisions	Ändringar i texten
<p>Les Règles uniformes concernant l'admission technique de matériel ferroviaire utilisé en trafic international, appendice G à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980 telle que modifiée par le protocole du 3 juin 1999 (Protocole de Vilnius), sont modifiées comme suit :</p>	<p>The Uniform Rules concerning the Technical Admission of Railway Material used in International Traffic, Appendix G to the Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF) of 9 May 1980 in the version of the Protocol of 3 June 1999 (Vilnius Protocol) are modified as follows:</p>	<p>De enhetliga rättsreglerna för tekniskt godkännande av järnvägsmateriel som används i internationell järnvägstrafik, bihang G till fördraget om internationell järnvägstrafik (COTIF) av den 9 maj 1980 i dess lydelse enligt protokollet av den 3 juni 1999 (Vilniusprotokollet) ändras enligt följande</p>
<p>L'article premier est modifié comme suit:</p>	<p>Article 1 is modified as follows:</p>	<p>Artikel 1 ändras enligt följande:</p>
<p>L'article premier est libellé comme suit :</p>	<p>Article 1 is amended to read as follows:</p>	<p>Artikel 1 ska ha följande lydelse:</p>

« Les présentes Règles uniformes fixent la procédure selon laquelle les véhicules sont admis à circuler ou à être utilisés en trafic international. »

“These Uniform Rules lay down, for vehicles, the procedure for the admission to circulation or use in international traffic.”

I dessa enhetliga rättsregler fastställs förfarandet för godkännande av järnvägsfordon för nyttjande i internationell trafik.

L'article 3 est modifié comme suit:

Article 3 is modified as follows:

Artikel 3 ändras enligt följande:

Les § 1 à 3 sont libellés comme suit :

Amend §§ 1 to 3 to read as follows:

Paragraferna 1 till 3 ska ha följande lydelse:

« § 1 Pour circuler en trafic international, chaque véhicule doit être admis conformément aux présentes Règles uniformes.

“§ 1 Each vehicle must, for circulation in international traffic, be admitted in accordance with these Uniform Rules.

§ 1 Varje järnvägsfordon måste för att få nyttjas i internationell trafik vara godkänt i enlighet med dessa enhetliga rättsregler.

§ 2 L'admission technique a pour but de vérifier que les véhicules répondent aux :

§ 2 The technical admission shall have the aim of ascertaining whether the vehicles satisfy

§ 2 Det tekniska godkännandet ska ha till ändamål att fastställa att järnvägsfordonen uppfyller

a) prescriptions de construction contenues dans les PTU,

a) the construction prescriptions contained in the UTP,

a) konstruktionsföreskrifterna i UTP:n,

b) prescriptions de construction et d'équipement contenues dans le RID,

b) the construction and equipment prescriptions contained in RID,

b) konstruktions- och utrustningsföreskrifterna i RID,

c) conditions particulières d'admission selon l'article 7a.	c) the special conditions of an admission under Article 7a.	c) de särskilda villkoren för godkännande enligt artikel 7a.
---	---	--

§ 3 Les §§ 1 et 2 ainsi que les articles suivants s'appliquent par analogie à l'admission technique d'éléments de construction. »	§ 3 §§ 1 and 2 as well as the following articles shall apply mutatis mutandis to the technical admission of elements of construction.”	§ 3 Vad som sägs i §§ 1 och 2 samt följande artiklar ska i tillämpliga delar även gälla i fråga om tekniskt godkännande av delkomponenter.
---	--	--

L'article 9 est modifié comme suit :

Article 9 is modified as follows:

Artikel 9 ändras enligt följande:

Le § 1 est libellé comme suit:

Amend § 1 to read as follows:

1 § ska ha följande lydelse:

« § 1 Les entreprises de transport ferroviaire qui exploitent un véhicule admis à la circulation en trafic international sont tenues de respecter les prescriptions relatives à l'exploitation d'un véhicule en trafic international figurant dans les PTU. »

“§ 1 The rail transport undertakings which operate vehicles admitted to circulation in international traffic shall be required to comply with the prescriptions relating to the operation of a vehicle in international traffic, specified in the UTP.”

§ 1 De järnvägsföretag som nyttjar ett järnvägsfordon som är godkänt för nyttjande i internationell trafik ska vara skyldiga att följa de föreskrifter för drift av fordon i internationell trafik som återfinns i UTP:n.

Generalförsamlingens beslut om nytt bihang H (EST)

Modification des dispositions	Amendments to the provisions	Ändringar i texten
<p>La Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980 telle que modifiée par le protocole du 3 juin 1999 (Protocole de Vilnius) est modifiée comme suit :</p>	<p>The Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF) of 9 May 1980 in the version of the Protocol of 3 June 1999 (Vilnius Protocol) is modified as follows:</p>	<p>Fördraget om internationell järnvägstrafik (COTIF) av den 9 maj 1980 i dess lydelse enligt protokollet av den 3 juni 1999 (Vilniusprotokollet) ändras enligt följande:</p>
<p>Le nouvel appendice H est introduit comme suit :</p>	<p>A new Appendix H is added as follows:</p>	<p>Ett nytt bihang H införs enligt följande:</p>
<p>« Règles uniformes concernant l'exploitation en sécurité des trains en trafic international (EST – Appendice H à la Convention)</p>	<p>“Uniform Rules concerning the Safe Operation of Trains in International Traffic (EST - Appendix H to the Convention)</p>	<p>“Enhetliga rättsregler om säker drift av tåg i internationell trafik (EST – Bihang H till konventionen)</p>

Article premier
Champ
d'application

Les présentes Règles uniformes fixent les exigences pour l'exploitation en sécurité des trains en trafic international, y compris pour les certificats de sécurité et la surveillance

Article 1
Scope

These Uniform Rules lay down requirements concerning the safe operation of trains in international traffic, including safety certification and supervision.

Artikel 1
Tillämpnings-
område

Genom dessa enhetliga rättsregler fastställs krav avseende den säkra driften av tåg i internationell trafik, inbegripet säkerhetscertifiering och kontroll.

Article 2
Définitions

Aux fins des présentes Règles uniformes, de leurs annexes et des PTU, outre les termes définis à l'article 2 des Règles uniformes ATMF et à l'article 2 des Règles uniformes APTU, le terme :

a) « domaine d'exploitation » désigne les réseaux situés dans un ou plusieurs États parties sur lesquels un véhicule est destiné à être utilisé;

Article 2
Definitions

For the purposes of these Uniform Rules, their Annexes and the UTP, in addition to the terms defined in Article 2 of ATMF Uniform Rules and Article 2 of APTU Uniform Rules, the term

a) "area of operation" means the networks located within two or more Contracting States on which a railway undertaking intends to operate;

Artikel 2
Definitioner

I dessa enhetliga rättsregler, bilagorna till dessa och UTP:n, och i tillägg till definitionerna i artikel 2 i de enhetliga rättsreglerna ATMF och artikel 2 i de enhetliga rättsreglerna APTU avses med

a) verksamhetsområde: järnvägsnät belägna inom två eller flera fördragsstater på vilka ett järnvägsföretag avser att bedriva järnvägstrafik;

- | | | |
|--|--|---|
| <p>b) « autorité de certification de la sécurité » désigne l'entité nationale ou internationale chargée de délivrer les certificats de sécurité aux entreprises ferroviaires ;</p> | <p>b) "Safety Certification Authority" means the national or international entity responsible for issuing Safety Certificates to railway undertakings;</p> | <p>b) tillståndsmyndighet: den nationella eller internationella organisation som har ansvar för att utfärda säkerhetsintyg till järnvägsföretag;</p> |
| <p>c) « entreprise ferroviaire certifiée » désigne toute entreprise ferroviaire détenant un certificat de sécurité délivré par l'autorité de certification de la sécurité ;</p> | <p>c) "Certified railway undertaking" means a railway undertaking that holds a Safety Certificate issued by a Safety Certification Authority;</p> | <p>c) certifierat järnvägsföretag: ett järnvägsföretag som innehar ett säkerhetsintyg utfärdat av en tillståndsmyndighet;</p> |
| <p>d) « Interopérabilité » désigne l'aptitude à permettre la circulation en sécurité et sans interruption au sein d'un système ferroviaire ainsi qu'en provenance ou à destination d'autres systèmes ferroviaires des trains qui accomplissent les niveaux de performance requis ;</p> | <p>d) "interoperability" means the ability to perform safe and uninterrupted movement of trains within a rail system and from and to other rail systems, while these trains accomplish the required levels of performance;</p> | <p>d) driftskompatibilitet: förmågan att bedriva säker tågtrafik utan driftsavbrott i och mellan järnvägsnät och samtidigt uppfylla erforderliga prestandakrav;</p> |
| <p>e) « contrôle » désigne le dispositif</p> | <p>e) "monitoring" means the arrange-</p> | <p>e) övervakning: de förfaranden som</p> |

mis en place par les entreprises ferroviaires ou les gestionnaires d'infrastructure en vue de vérifier que leur système de gestion de la sécurité est correctement appliqué et efficace ;

ments put in place by railway undertakings or infrastructure managers to check that their safety management system is correctly applied and effective;

järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare har i syfte att kontrollera att säkerhetsstyrningssystemet tillämpas korrekt och är effektivt;

f) « système ferroviaire » désigne, dans chaque État partie, le réseau composé des lignes, gares, nœuds et terminaux destinés au trafic international et tous les véhicules susceptibles de circuler sur tout ou partie de ce réseau ;

f) "rail system" means, in each Contracting State, the network consisting of lines, stations, hubs and terminals intended for international rail traffic and all vehicles likely to travel on all or part of the network;

f) järnvägssystem: det i varje fördragsstat belägna järnvägsnätet innefattande linjer, stationer, knutpunkter och terminaler för internationell järnvägstrafik och de fordon som kan trafikera hela eller delar av detta nät.

g) « certificat de sécurité » désigne la preuve que l'entreprise ferroviaire concernée a mis en place son système de gestion de la sécurité et qu'elle est en mesure d'opérer en toute sécurité au sein du domaine d'exploitation dans l'État où le certificat est valide ;

g) "Safety Certificate" means the evidence that the railway undertaking concerned has established its safety management system and that it is able to operate safely in the area of operation in the State where it is valid;

g) säkerhetsintyg: intyg som visar att det berörda järnvägsföretaget har inrättat ett säkerhetsstyrningssystem och att det har förmåga att bedriva en säker järnvägstrafik inom det verksamhetsområde i den stat i vilket intyget gäller;

- h) « système de gestion de la sécurité » désigne l'organisation, les modalités et les procédures établies par un gestionnaire de l'infrastructure ou une entreprise ferroviaire pour assurer la gestion sûre de ses propres opérations ;
- h) "safety management system" means the organisation, arrangements and procedures established by an infrastructure manager or a railway undertaking to ensure the safe management of its operations;
- h) säkerhetsstyrningssystem: den organisation, de förfaranden och rutiner som inrättas av en infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag i syfte att garantera en säker drift av tågtrafiken;
- i) « surveillance » désigne le dispositif mis en place par l'autorité de surveillance pour suivre les performances en matière de sécurité de toute entreprise ferroviaire ayant reçu un certificat de sécurité ;
- i) "supervision" means the arrangements put in place by the Supervision Authority to oversee safety performance of a railway undertaking after it has received a Safety Certificate;
- i) tillsyn: det förfarande som inrättats av tillsynsmyndigheten för att utöva tillsyn över driftsäkerheten hos järnvägsföretag efter det att säkerhetsintyg har utfärdats;
- j) « autorité de surveillance » désigne l'entité nationale ou internationale chargée de surveiller la bonne application du système de gestion de la sécurité.
- j) "Supervision Authority" means the national or international entity responsible for supervising the correct application of the safety management system.
- j) tillsynsmyndighet: den nationella eller internationella organisation som har ansvaret för att utöva tillsyn över den korrekta tillämpningen av säkerhetsstyrningssystemet.

Article 3
Exigences en
matière
d'exploitation et
de sécurité

§ 1 En trafic international, les trains sont exploités conformément aux exigences en matière d'exploitation et de sécurité énoncées dans les présentes Règles uniformes.

§ 2 Sans préjudice des responsabilités des entités chargées de l'entretien des véhicules ferroviaires et de tous les autres acteurs susceptibles d'avoir une incidence sur l'exploitation sûre du système ferroviaire, les États parties veillent à ce que sur leur territoire, la responsabilité pour l'exploitation en sécurité des trains en trafic international et la maîtrise des risques associés soit assumée par le ou les gestionnaires d'in-

Article 3
Operational and
safety
requirements

§ 1 Trains shall be operated in international traffic in accordance with the operational and safety requirements set out in these Uniform Rules.

§ 2 Without prejudice to the responsibilities of Entities in Charge of Maintenance of railway vehicles and of all other actors having a potential impact on the safe operation of the railway system, Contracting States shall ensure that on their territory, responsibility for the safe operation of trains in international traffic and the control of risks associated with it rests with the infrastructure manager(s) con-

Artikel 3
Drift- och
säkerhetskrav

§ 1 Internationell järnvägstrafik ska bedrivas enligt de drift- och säkerhetskrav som anges i dessa enhetliga rättsregler.

§ 2 Utan att det påverkar ansvaret för de underhållsansvariga enheter som svarar för underhållet av järnvägsfordon samt för övriga aktörer som kan ha en påverkan på driftsäkerheten i järnvägssystemet, ska de fördragsslutande staterna säkerställa att ansvaret för säkerheten i den internationella järnvägstrafiken som bedrivs på deras territorier och kontrollen av de risker som är förenad med denna trafik

frastructure concernés et la ou les entreprises ferroviaires faisant circuler le train.

§ 3 Les États parties imposent à toutes les entreprises ferroviaires et tous les gestionnaires d'infrastructure impliqués dans l'exploitation de trains en trafic international sur leur territoire de disposer d'un système de gestion de la sécurité et d'en contrôler la bonne application.

§ 4 Les États parties veillent à ce que toutes les règles d'exploitation et de sécurité obligatoires soient publiées et mises à la disposition des entreprises ferroviaires et gestionnaires d'infrastructure.

cerned and the railway undertaking(s) which operate(s) the train.

§ 3 Contracting States shall require all railway undertakings and infrastructure managers involved in the operation of trains in international traffic on their territory to have implemented a safety management system and to monitor its correct application.

§ 4 Contracting States shall ensure that all binding operational and safety rules are published and made available to railway undertakings and infrastructure managers.

vilar på berörda infrastrukturförvaltare och de järnvägsföretag som bedriver sådan trafik.

§ 3 De fördragslutande staterna ska förplikta samtliga järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare som bedriver internationell järnvägstrafik inom territoriet att inrätta ett säkerhetsstyrningssystem och att övervaka den korrekta tillämpningen av detta.

§ 4 De fördragslutande staterna ska se till att samtliga tvingande drift- och säkerhetsbestämmelser tillkännages samt hålls tillgängliga för järnvägsföretagen och infrastrukturförvaltarna.

Article 4
Autorité de
certification de la
sécurité

§ 1 Chaque État partie veille à l'établissement d'une autorité de certification de la sécurité, dont l'organisation, la structure juridique et la prise de décision sont indépendantes de toute entreprise ferroviaire et gestionnaire d'infrastructure.

L'autorité de certification de la sécurité et l'autorité de surveillance visée à l'article 6, § 1, peuvent être deux entités distinctes ou être intégrées dans la même organisation.

§ 2 Chaque État partie notifie au Secrétaire général son autorité de certification de la sécurité dans au moins une des langues de travail de l'Organisa-

Article 4
Safety
Certification
Authority

§ 1 Each Contracting State shall ensure that a Safety Certification Authority is established, whose organisation, legal structure and decision making shall be independent from any railway undertaking and infrastructure manager.

The Safety Certification Authority and the Supervision Authority mentioned in Article 6 § 1 may be two separate entities or they may be incorporated into the same organisation.

§ 2 Each Contracting State shall notify the Secretary General of its Safety Certification Authority in at least one of the Organisation's work-

Artikel 4
Tillstånds-
myndighet

§ 1 Varje fördragslutande stat ska säkerställa att det inrättas en tillståndsmyndighet vars organisation, legala struktur och beslutsfattande är självständigt i förhållande till samtliga järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare.

Tillståndsmyndigheten och den tillsynsmyndighet som anges i artikel 6 § 1 kan utgöras av två skilda enheter, men de kan även ingå i en och samma organisation.

§ 2 Varje fördragslutande stat ska underrätta generalsekreteraren om dess tillståndsmyndighet på minst ett av organisationens arbetspråk samt

tion et tient cette information à jour.	ing languages and shall keep the information up-to-date.	hålla denna information aktuell.
---	--	----------------------------------

§ 3 Le Secrétaire général publie l'information visée au § 2 sur le site Web de l'Organisation dans les langues de notification.	§ 3 The Secretary General shall publish the information referred to under § 2 on the website of the Organisation in the languages of notification.	§ 3 Generalsekretären ska offentliggöra den information som avses i 2 § på organisationens hemsida på de språk som används för offentliggöranden.
---	--	---

Article 5
Certification de
sécurité des
entreprises
ferroviaires

Article 5
Safety
certification of
railway
undertakings

Artikel 5
Säkerhets-
certifiering av
järnvägsföretag

§ 1 Les États parties n'autorisent l'exploitation de trains en trafic international que par des entreprises ferroviaires dont le certificat de sécurité est valide sur leur territoire.	§ 1 Contracting States shall only permit the operation of trains in international traffic by railway undertakings whose Safety Certificate is valid on their territory.	§ 1 De fördragslutande staterna ska endast godkänna att internationell järnvägstrafik bedrivs av järnvägsföretag som innehar ett säkerhetsintyg som gäller för deras territorier.
---	---	---

§ 2 Les certificats de sécurité pour l'exploitation des trains en trafic international sont délivrés conformément	§ 2 Safety Certificates for the operation of trains in international traffic shall be issued in accordance with	§ 2 Säkerhetsintyg avseende driften av internationell järnvägstrafik ska utfärdas i enlighet med bestämmelser
---	---	---

ment aux dispositions des présentes Règles uniformes.

the provisions set out in these Uniform Rules.

na i dessa enhetliga rättsregler.

§ 3 Lorsqu'elles délivrent des certificats de sécurité à des entreprises ferroviaires qui détiennent déjà un certificat de sécurité dans un autre État partie, les autorités de certification de la sécurité acceptent les résultats des évaluations de la conformité réalisées par les autorités de certification de la sécurité de l'autre État partie.

§ 3 When issuing Safety Certificates to railway undertakings which already have a Safety Certificate valid in another Contracting State, Safety Certification Authorities shall accept the results of conformity assessments made by the Safety Certification Authority of the other Contracting State.

§ 3 I samband med att ett säkerhetsintyg utfärdas till järnvägsföretag som redan innehar ett säkerhetsintyg som är giltigt i en annan fördragsslutande stat, ska tillståndsmyndigheten godta resultatet av de konformitetsbedömningarna som gjorts av tillståndsmyndigheten i den andra fördragsslutande staten.

Cette reconnaissance n'est obligatoire que pour les évaluations de la conformité qui sont réalisées sur la base de dispositions équivalentes à celles énoncées dans les annexes aux présentes Règles uniformes ou dans les Prescriptions techniques uniformes.

This acceptance is only mandatory as far as the conformity assessments have been conducted on the basis of equivalent provisions set out in the Annexes to these Uniform Rules or in Uniform Technical Prescriptions

Denna skyldighet gäller endast så länge konformitetsbedömningarna har företagits i enlighet med likvärdiga bestämmelser i bilagorna till dessa enhetliga rättsregler eller enhetliga tekniska föreskrifter.

Les autorités de certification de la sécurité coopèrent à cet effet.

Safety Certification Authorities shall cooperate to this end.

Tillståndsmyndigheterna ska samarbeta i detta syfte.

§ 4 Indépendamment du § 3, tout État partie peut conclure des accords pour la reconnaissance mutuelle de tout ou partie des certificats de sécurité délivrés par l'autorité de certification de la sécurité d'autres États, à condition que les critères d'évaluation selon lesquels ces certificats de sécurité ont été délivrés assurent la conformité aux critères applicables dans ces États. Ces accords sont notifiés au Secrétaire général, qui publie ces informations. Les conditions de la reconnaissance mutuelle des certificats de sécurité en tout ou en partie peuvent également être définies dans une an-

§ 4 In addition to § 3, Contracting States may conclude agreements which provide for the mutual recognition of Safety Certificates, or parts thereof, issued by the Safety Certification Authority of the other state(s), provided that the assessment criteria according to which the Safety Certificate was issued ensure compliance with the criteria applicable in those states. Such agreements shall be notified to the Secretary General. The Secretary General shall publish this information. Conditions for the mutual recognition of Safety Certificates, or parts thereof, may also be set out in an Annex to

§ 4 I tillägg till § 3 kan de fördragslutande staterna sluta överenskommelser avseende ömsesidigt erkännande av hela eller delar av säkerhetsintyg utfärdade av tillståndsmyndigheter i övriga stater under förutsättning att bedömningskriterierna som låg till grund för utfärdandet av säkerhetsintyget överensstämmer med de tillämpliga kriterierna i dessa stater. Generalsekreteraren ska underrättas om sådana överenskommelser. Generalsekreteraren ska offentliggöra den informationen. Villkor för ömsesidigt erkännande av hela eller delar av säkerhetsintyg kan även införas i en bi-

nexe aux présentes Règles uniformes.	these Uniform Rules.	laga till dessa enhetliga rättsregler.
§ 5 Les États parties veillent à ce que leur autorité de certification de la sécurité inscrive dans un registre public les entreprises ferroviaires dont le certificat de sécurité est valide sur leur territoire pour l'exploitation de trains en trafic international, avec leur domaine d'exploitation et la validité de chaque certificat, et à ce qu'elle tienne cette liste à jour	§ 5 Contracting States shall ensure that their Safety Certification Authority publicly registers the railway undertakings whose Safety Certificate is valid on their territory for the operation of trains in international traffic, including their area of operation and validity of each certificate and shall keep this list up-to-date.	§ 5 De fördragslutande staterna ska säkerställa att tillståndsmyndigheten för ett offentligt register över de järnvägsföretag som innehar ett giltigt nationellt säkerhetsintyg avseende driften av internationell tågtrafik, inbegripet verksamhetsområdet och giltigheten av varje intyg. Informationen i registret ska hållas aktuell.
§ 6 La Commission d'experts techniques est compétente pour adopter les spécifications et modalités pratiques d'une base de données commune pour la publication des informations visées au § 5.	§ 6 The Committee of Technical Experts shall be competent to adopt the specifications and practical arrangements for a common database to publish the information specified in § 5.	§ 6 Tekniska expertutskottet är behörigt att anta specifikationer och praktiska åtgärder avseende en gemensam databas för offentliggörande av den information som anges i § 5.
§ 7 La Commission d'experts techniques est compé-	§ 7 The Committee of Technical Ex-	§ 7 Tekniska ex-

tente pour adopter les recommandations pour la mise en œuvre d'un système de coopération et d'évaluation par les pairs des autorités de certification de la sécurité aux fins de la reconnaissance mutuelle visée au § 4.

petent to adopt recommendations to implement a system of cooperation and peer evaluation of Safety Certification Authorities to support the mutual recognition described in § 4.

rekommendationer avseende införande av ett system för samarbete och utvärdering av tillståndsmyndigheter i syfte att understödja det ömsesidiga erkännande som anges i 4 §.

Article 6 Surveillance

§ 1 Chaque État partie veille à l'établissement d'une autorité de surveillance, dont l'organisation, la structure juridique et la prise de décision sont indépendantes de toute entreprise ferroviaire et gestionnaire d'infrastructure.

L'autorité de surveillance et l'autorité de certification de la sécurité visée à l'article 4, § 1, peuvent être deux entités distinctes ou être intégrées dans

Article 6 Supervision

§ 1 Each Contracting State shall ensure that a Supervision Authority is established, whose organisation, legal structure and decision making shall be independent from any railway undertaking and infrastructure manager.

The Supervision Authority and the Safety Certification Authority mentioned in Article 4(1) may be two separate entities or they may be incor-

Artikel 6 Tillsyn

§ 1 Varje fördragslutande stat ska säkerställa att en tillsynsmyndighet inrättas, vars organisation, legala struktur och beslutsfattande ska vara självständigt i förhållande till samtliga järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare.

Tillsynsmyndigheten och den tillståndsmyndighet som anges i artikel 4 § 1 kan utgöras av två skilda enheter, men de kan även ingå i en och

la même organisation.	porated into the same organisation.	samma organisation.
§ 2 La bonne application du système de gestion de la sécurité des entreprises ferroviaires est surveillée par l'autorité de surveillance en application des présentes Règles uniformes.	§ 2 The correct application of the safety management system of railway undertakings shall be supervised by the Supervision Authority in accordance with these Uniform Rules.	§ 2 Tillsynsmyndigheten ska i enlighet med dessa enhetliga rättsregler bedriva tillsyn över att järnvägsföretagens säkerhetsstyrningssystem tillämpas på ett korrekt sätt.
§ 3 Chaque État partie notifie au Secrétaire général son autorité de surveillance dans au moins une des langues de travail de l'Organisation et tient cette information à jour.	§ 3 Each Contracting State shall notify the Secretary General of its Supervision Authority in at least one of the Organisation's working languages and shall keep the information up-to-date.	§ 3 Varje fördragslutande stat ska underrätta generalsekreteraren om statens tillsynsmyndighet på minst ett av organisationens arbetspråk samt hålla informationen aktuell.
§ 4 Le Secrétaire général publie l'information visée au § 3 sur le site Web de l'Organisation dans les langues de notification.	§ 4 The Secretary General shall publish the information referred to under § 3 on the website of the Organisation in the languages of notification.	§ 4 Generalsekreteraren ska offentliggöra den information som avses i § 3 på organisationens hemsida på de språk som används för offentliggöranden.

§ 5 La Commission d'experts techniques est compétente pour adopter les recommandations pour la mise en oeuvre d'un système de coopération et d'évaluation par les pairs des autorités de surveillance aux fins de la reconnaissance mutuelle visée à l'article 5, § 4.

Article 7
Gestion de la
sécurité et ex-
ploitation des
trains

§ 1 Les entreprises ferroviaires exploitent des trains en trafic international dans les limites du domaine d'exploitation indiqué dans leur certificat de sécurité.

§ 2 Les gestionnaires d'infrastructure et entreprises ferroviaires impliqués dans l'exploitation des trains en trafic international

§ 5 The Committee of Technical Experts shall be competent to adopt recommendations to implement a system of cooperation and peer evaluation of Supervision Authorities to support the mutual recognition described in Article 5 § 4.

Article 7
Safety
management and
the operation of
trains

§ 1 Railway undertakings shall operate trains in international traffic only within the area of operation specified in their Safety Certificates.

§ 2 Infrastructure managers and railway undertakings involved in the operation of trains in international traffic shall control all

§ 5 Tekniska expertutskottet ska vara behörigt att anta rekommendationer avseende implementeringen av ett system för samarbete och kollegial utvärdering av tillsynsmyndigheter i syfte att främja det ömsidiga erkännande som beskrivs i artikel 5 § 4.

Artikel 7
Säkerhetsstyrning
och tågdrift

§ 1 Järnvägsföretag ska bedriva internationell järnvägstrafik endast inom det verksamhetsområde som anges i deras säkerhetsintyg.

§ 2 Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag som är involverade i driften av internationell tågtrafik ska kontrollera samtliga

maîtrisent tous les risques de sécurité associés à leur activité.

safety risks associated with their activities.

säkerhetsrisker som är förbundna med verksamheten.

§ 3 Les gestionnaires d'infrastructure et entreprises ferroviaires impliqués dans l'exploitation des trains en trafic international coopèrent pour s'assurer que les trains en trafic international dont ils sont responsables sont exploités en toute sécurité.

§ 3 Infrastructure managers and railway undertakings involved in the operation of trains in international traffic shall cooperate to ensure that trains in international traffic under their responsibility are operated safely.

§ 3 Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag som är involverade i driften av internationell tågtrafik ska samarbeta i syfte att säkerställa att den internationella tågtrafik som de ansvarar för bedrivs på ett säkert sätt.

§ 4 Les gestionnaires d'infrastructure et entreprises ferroviaires impliqués dans l'exploitation des trains en trafic international établissent leur système de gestion de la sécurité et en contrôlent la bonne application au titre des présentes Règles uniformes.

§ 4 Infrastructure managers and railway undertakings involved in the operation of trains in international traffic shall establish their safety management system and monitor its correct application in accordance with these Uniform Rules.

§ 4 Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag involverade i driften av internationell järnvägstrafik ska införa säkerhetsstyrningssystem och övervaka den korrekta tillämpningen av dem enligt dessa enhetliga rättsregler.

**Article 8
Annexes et
recommandations**

**Article 8
Annexes and
recommendations**

**Artikel 8
Bilagor och
rekommenda-
tioner**

§ 1 La Commission d’experts techniques décide de l’adoption et de la modification de toute annexe conformément à la procédure établie aux articles 16, 20 et 33, § 6, de la Convention. Ses décisions entrent en vigueur conformément aux dispositions de l’article 35, § 3 et 4, de la Convention.

§ 1 The Committee of Technical Experts shall decide whether to adopt an Annex 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 in accordance with Article 35 §§ 3 and 4 of the Convention.

§ 1 Tekniska expertutskottet beslutar om antagandet av en bilaga eller ändringsbestämmelser till denna i enlighet med den ordning som regleras i artiklarna 16, 20 och 33 § 6 i fördraget. Besluten ska träda i kraft i enlighet med artikel 35 §§ 3 och 4 i fördraget.

§ 2 Peut déposer une demande d’adoption ou de modification d’une annexe :

§ 2 An application for adoption of an Annex or a provision amending it may be made by:

§ 2 En ansökan om antagande av en bilaga eller ändringsbestämmelse kan göras av:

a) tout État partie ;

a) any Contracting State;

a) varje fördragslutande stat;

b) toute organisation régionale au sens de l’article 2, lettre x), des Règles uniformes ATMF ;

b) any regional organisation as defined in Article 2 x) of ATMF Uniform Rules;

b) varje regional organisation som anges i artikel 2 x) i de enhetliga rättsreglerna ATMF;

<p>c) toute association internationale représentative pour les membres de laquelle l'existence de l'annexe est indispensable pour des raisons de sécurité et d'économie dans l'exercice de leur activité.</p>	<p>c) any representative international association for whose members the existence of the Annex is indispensable for reasons of safety and economy in the exercise of their activity.</p>	<p>c) varje representativ internationell organisation för vars medlemmar bilagan framstår som oumbärlig i utförandet av verksamheten med hänsyn till säkerhet och ekonomi.</p>
---	---	--

<p>§ 3 Aux fins de la mise en œuvre harmonisée des exigences définies dans les présentes Règles uniformes, les annexes aux présentes Règles uniformes incluent :</p>	<p>§ 3 In order to implement the requirements of these Uniform Rules in a harmonised way, the Annexes to these Uniform Rules shall include:</p>	<p>§ 3 I syfte att implementera kraven i dessa enhetliga rättsregler på ett överensstämmande sätt ska bilagorna till dessa enhetliga rättsregler innehålla:</p>
--	---	---

<p>a) une méthode de sécurité commune sur les exigences relatives aux systèmes de gestion de la sécurité devant être appliquées par les autorités de certification de la sécurité lorsqu'elles délivrent des certificats de sécurité et par les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructure lorsqu'ils élabo-</p>	<p>a) A Common Safety Method for safety management system requirements to be applied by Safety Certification Authorities when issuing Safety Certificates and by railway undertakings and infrastructure managers when developing, implementing, maintaining and improving their</p>	<p>a) en avseende kraven på säkerhetsstyrningssystemet gemensam säkerhetsmetod som ska tillämpas av tillståndsmyndigheterna vid utfärdande av säkerhetsintyg och av järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare i utvecklingen, implementeringen, underhållet och förbättrandet av säker-</p>
--	--	---

<p>rent, mettent en place, entretiennent et améliorent leurs systèmes de gestion de la sécurité ;</p>	<p>safety management systems;</p>	<p>hetsstyrningssystemen;</p>
<p>b) une méthode de sécurité commune sur le contrôle devant être appliquée par les entreprises ferroviaires, par les gestionnaires d'infrastructure et par les entités chargées de l'entretien ;</p>	<p>b) A Common Safety Method on monitoring to be applied by railway undertakings and infrastructure managers and entities in charge of maintenance;</p>	<p>b) en gemensam säkerhetsmetod avseende övervakning som ska tillämpas av järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare samt underhållsansvariga enheter;</p>
<p>c) les liens nécessaires avec la méthode de sécurité commune pour l'évaluation et l'appréciation des risques devant être appliquées par les entreprises ferroviaires, les gestionnaires d'infrastructure et les entités chargées de l'entretien lorsqu'ils apportent une modification technique, opérationnelle ou organisationnelle au système ferroviaire ;</p>	<p>c) The necessary links to the Common Safety Method on risk evaluation and assessment to be applied by the railway undertakings, infrastructure managers and entities in charge of maintenance when making any technical, operational or organisational change to the railway system;</p>	<p>c) de nödvändiga kopplingarna till den gemensamma säkerhetsmetoden avseende riskutvärdering och riskbedömning som ska tillämpas av järnvägsföretagen, infrastrukturförvaltarna och de underhållsansvariga enheterna när dessa gör tekniska, operationella och organisatoriska ändringar i järnvägssystemet;</p>

d) une méthode de sécurité commune sur la surveillance devant être appliquée par les autorités de surveillance.

d) A Common Safety Method on supervision to be applied by Supervision Authorities

d) en gemensam säkerhetsmetod avseende tillsyn som ska tillämpas av tillsynsmyndigheterna.

La Commission d'experts techniques examine l'inclusion de dispositions harmonisées pour la délivrance de certificats de sécurité.

The Committee of Technical Experts shall consider the inclusion of harmonised procedures for the issuing of Safety Certificates.

Tekniska expertutskottet ska överväga införandet av harmoniserade procedurer för utfärdande av säkerhetsintyg.

§ 4 L'élaboration d'annexes sur la base de demandes faites en conformité avec le § 2 est du ressort de la Commission d'experts techniques assistée de groupes de travail ad hoc et du Secrétaire général.

§ 4 The preparation of Annexes 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 § 2.

§ 4 Tekniska expertutskottet ansvarar med hjälp av lämpliga arbetsgrupper och generalsekreteraren för utarbetandet av bilagorna på grundval av de enligt 2 § gjorda ansökningarna.

§ 5 La Commission d'experts techniques peut recommander des méthodes et pratiques pour l'exploitation en sécurité des trains en trafic international.

§ 5 The Committee of Technical Experts may recommend methods and practices relating to the safe operation of trains in international traffic.

§ 5 Tekniska expertutskottet får rekommendera metoder och rutiner avseende säker drift av tåg i internationell trafik.

**Article 9
Déclarations**

§ 1 Tout État 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 une annexe aux présentes Règles uniformes en ce qui concerne tout ou partie de l'infrastructure ferroviaire située sur son territoire et le trafic sur cette infrastructure.

§ 2 Les États parties ayant fait une déclaration conformément au § 1 ne sont pas pris en compte lorsqu'est déterminé le nombre d'États devant formuler une objection conformément à l'article

**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 the Annex to these Uniform Rules, so far as it concerns the railway infrastructure or part of it 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 Arti-

**Artikel 9
Förklaringar**

§ 1 En fördragsslutande stat kan inom en period om fyra månader från generalsekreterarens tillkännagivande av tekniska expertutskottets beslut, avge en motiverad förklaring till denne att staten inte kommer att tillämpa bilagan till dessa enhetliga rättsregler i fråga om järnvägsinfrastrukturen eller en del av denna på sitt territorium och trafiken på den infrastrukturen.

§ 2 Fördragsslutande stater som har avgivit en förklaring enligt § 1 ska inte räknas vid fastställandet av det antal stater som måste avge en invändning enligt artikel 35 § 4 i fördraget för att Tekniska expertut-

35, § 4, de la Convention, pour qu'une décision de la Commission d'experts techniques n'entre pas en vigueur.

cle 35 § 4 of the Convention, in order that a decision of the Committee of Technical Experts should not enter into force.

skottets beslut inte ska träda i kraft.

§ 3 Tout État qui a fait une déclaration conformément au § 1 peut la retirer à tout moment par voie de notification au Secrétaire général. Ce retrait prend effet le premier jour du deuxième mois suivant la notification. »

§ 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.”

§ 3 En stat som har avgivit en förklaring enligt § 1 får återkalla denna när som helst genom att underrätta generalsekreteraren. Återkallandet gäller från första dagen i andra månaden efter underrättelsen.

Departementsserien 2023

Kronologisk förteckning

1. Ändringar i regelverket om överlämnande enligt en europeisk och nordisk arresteringsorder. Ju.
2. Näringsförbud till följd av förbud att bedriva näringsverksamhet som har meddelats i en annan stat. KN.
3. Statens ansvar för det svenska flygplatssystemet. För tillgänglighet och beredskap. LI.
4. Frågor om val till Sametinget. Ku.
5. Natura 2000-tillstånd vid ansökan om bearbetningskoncession enligt minerallagen. KN.
6. Genomförande av det nya blåkortsdirektivet. Ju.
7. Tilläggsprotokoll 16 till Europakonventionen – en möjlighet för de högsta domstolarna att begära rådgivande yttrande från Europadomstolen. Ju.
8. Förslag på åtgärder för att skapa bättre förutsättningar för kliniska prövningar – för en bättre välfärd och en starkare life science-sektor. KN.
9. En säkrare tillgång till vattenreningskemikalier. LI.
10. En registerlag för Myndigheten för vård- och omsorgsanalys. S.
11. Skjutvapen och explosiva varor – skärpta straff för de allvarligare brotten. Ju.
12. Kontrollstation 2023. Fö.
13. En registerlag för Inspektionen för socialförsäkringen. S.
14. En översyn av vissa frågor om offentliga biträden. Ju.
15. Fler verktyg i socialtjänsternas arbete för att förebygga brott och stärka skyddet för barn. S.
16. Avtal med Finland om polissamarbete i gränsområdet. Ju.
17. Vistelseförbud på allmän plats och vissa andra platser. Ju.
18. Stärkt hyresrättsligt skydd för våldsutsatta kvinnor. Ju.
19. Allvarstid. Försvarsberedningens säkerhetspolitiska rapport 2023. Fö.
20. Utökade befogenheter på särskilda ungdomshem och LVM-hem. S.
21. En modern lagstiftning för Kriminalvårdens personuppgiftsbehandling. Ju.
22. Sveriges tillträde till vissa Natoavtal. Fö.
23. Uppdrag att möjliggöra bättre tillgång till hälso- och sjukvård i hela landet genom främjande av etablering i glesbygd. S.
24. Genomförande av EU:s dataförvaltningsförordning. Fi.
25. Polisens rätt att skjuta.
En ny reglering om laga befogenhet att använda skjutvapen. Ju.
26. Elektronisk tillgång till barns uppgifter inom hälso- och sjukvården och tandvården. S.
27. Effektiv och behovsbaserad digital vård. S.
28. Nationell fysisk planering. LI.
29. 2018 års ändringar i fördraget om internationell järnvägstrafik. Ju.

Departementsserien 2023

Systematisk förteckning

Finansdepartementet

Genomförande av EU:s dataförvaltningsförordning. [24]

Försvarsdepartementet

Kontrollstation 2023. [12]

Allvarstid. Försvarsberedningens säkerhetspolitiska rapport 2023. [19]

Sveriges tillträde till vissa Natoavtal. [22]

Justitiedepartementet

Ändringar i regelverket om överlämnande enligt en europeisk och nordisk arresteringsorder. [1]

Genomförande av det nya blåkortsdirektivet. [6]

Tilläggsprotokoll 16 till Europakonventionen – en möjlighet för de högsta domstolarna att begära rådgivande yttrande från Europadomstolen. [7]

Skjutvapen och explosiva varor – skärpta straff för de allvarligare brotten. [11]

En översyn av vissa frågor om offentliga biträden. [14]

Avtal med Finland om polissamarbete i gränsområdet. [16]

Vistelseförbud på allmän plats och vissa andra platser. [17]

Stärkt hyresrättsligt skydd för våldsutsatta kvinnor. [18]

En modern lagstiftning för Kriminalvårdens personuppgiftsbehandling. [21]

Polisens rätt att skjuta.
En ny reglering om laga befogenhet att använda skjutvapen. [25]

2018 års ändringar i fördraget om internationell järnvägstrafik. [29]

Klimat- och näringslivsdepartementet

Näringsförbud till följd av förbud att bedriva näringsverksamhet som har meddelats i en annan stat. [2]

Natura 2000-tillstånd vid ansökan om bearbetningskoncession enligt minerallagen. [5]

Förslag på åtgärder för att skapa bättre förutsättningar för kliniska prövningar – för en bättre välfärd och en starkare life science-sektor. [8]

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

Statens ansvar för det svenska flygplatssystemet. För tillgänglighet och beredskap. [3]

En säkrare tillgång till vattenreningskemikalier. [9]

Nationell fysisk planering. [28]

Socialdepartementet

En registerlag för Myndigheten för vård- och omsorgsanalys. [10]

En registerlag för Inspektionen för socialförsäkringen. [13]

Fler verktyg i socialtjänsternas arbete för att förebygga brott och stärka skyddet för barn. [15]

Utökade befogenheter på särskilda ungdomshem och LVM-hem. [20]

Uppdrag att möjliggöra bättre tillgång till hälso- och sjukvård i hela landet genom främjande av etablering i glesbygd. [23]

Elektronisk tillgång till barns uppgifter inom hälso- och sjukvården och tandvården. [26]

Effektiv och behovsbaserad digital vård. [27]